經濟侵略下之中國

第二章　帝國主義在我國之投資的侵略

本書引用的參考書目

"Treaties between China and foreign States" published at the Statistical department of the Imspectorate general of customs Shanghai

Marx, Das Kapital

Oppenheimer, Franz, Der Staat

Hobhouse, Leonard, J Social Evolution

G. M. Fisk International Commercial Politicies

T. Z. Tyau, The Legal Obligation Arising out of Treaty Relation between China and other States

Philippovich, grundriss der politischen Oekonomie

Stuart, Mill, principles of Political Economy

Railways problems in China by Mongton Chih Hsu. Ph-P 1913

China in Transformation by Archibald R Colquhoun

Ashley, The economic organization of England

Adam, Smith, wealth of Nations

Ricardo, on principles of political Economy and Faxation

China Year book

Lenin 資本主義最後階級的帝國主義

Hilferding 金融資本論

Pavlovitch 帝國主義政策之根抵

資本主義與戰爭……松下芳男

社會組織與社會革命……河上肇

社會問題十二講……生田長江 久間信雄合著

政治之社會的基礎……大山郁夫

現代國家之批判……長谷川如是閑

列強在我國之經濟的關係……吉野作造

商業政策……津村秀松

中國開市場之特質……日本外務省條約局

中國關稅制度論……高柳松一郎

華府會議大觀……東方通信社

海外貿易論……井上辰九郎

工業經濟……桑田熊藏

金融經濟講義……飯島幡司

鐵路經營論……國吉省三

國際商業政策與交通……日本文明協會

海運政策……坂本陶一

中國經濟地理誌……馬場鍬太郎

中國鐵道概論……石川千代

社會問題之研究……河上肇
世界殖民史……大鹽龜雄
國際經濟論……服部文四郎
經濟原論講義……河上肇
改造雜誌十三年七月號……改造社
德國戰後之財政與金融……高城仙次郎
中國經濟綜覽……西川喜一郎
中國國債與列强……大山嘉藏
中國經濟事情……楢木義一
中國之財政……安東不二男
中國之財政與金融……木村增太郎
民國財政史……賈士毅
國際條約大全……商務印書館

中國鐵道關係條約集……日本鐵道局
商務條約大全
中國年鑑……商務印書館
時事年鑑……日本時事新報館
西洋歷史講話……藤本良祐

帝國主義鐵蹄下的中國　參考書

四八

本書所引用之統計材料

第三版序

拙著自去歲雙十節初版，十一月二版，到今歲二月即已售罄無遺，讀者對著者如此之熱烈同情，與社會對讀者屬望如此之重大，眞令芬慚愧無地！但是，我可以向讀者告白的，即默察我國一年以來之人心，對於帝國主義侵略我國之眞象，彌覺觀察得清楚。對於帝國主義之敵愾，彌覺與日俱深，對於不平等條約，彌覺有廢除之必要。祗此一點，已就使著者鼓起莫大之勇氣，湧起無限之希望。著者之心情，實非常之感激而愉慰的！

不幸的，我國之現勢，五卅惡潮未息，京中慘殺案又相見告。我志士青年舍生取義，前仆後繼的，以赤手空拳，與賣國軍閥之惡魔抗，以與聯合一致向我壓迫之帝國主義抗，以圖廢除不平等條約。此等崇高之精神，決死之氣魄，瑩然皦然照耀於我國之黑暗世界，深刻於我們之心底，烈士在天之靈已催促我們四萬萬

帝國主義之本家，我們的秦皇漢武，也是帝國主義之嫡派，那帝國主義，簡直不分東西，不論今古，都是超空間時間而存在的。我以爲這種主張，不是錯誤，是太過於渾含，太重其政治要素，而略其經濟要素了。他們這一種，只可呼之爲政治的帝國主義，現在我們要解釋的不僅是政治，就是經濟亦要注重。因爲政治，不過帝國主義一種行動之表現，而其根基，實在於一經濟要素，而尤以生產關係爲重要因經濟要素，是爲帝國主義之因，而政治要素爲其果，其間有一種因果關係之可能性，因生產關係發達到一定程度，遂以必然之勢而發現於政治方面，不得不帶其侵略之性質，也譬如往昔之羅馬與今之英國，如僅從政治而言，二者是同一立於侵略之地位，然一論其生產關係，則一爲手工業，一爲大工場工業，一爲自足之生產，一爲貨物輸出與資本輸出，其差別何啻霄壤，如我們舍其經濟要素不論，欲以解決此帝國主義之問題，是猶不習數學者之欲行測量，那能得個結果，所以現在我們認定解決此問題之關鍵，就在一經濟要素之探究，好在從這方面着手研究之學者，也不乏其人，但是最可以供我們的參考，爲我們最佩服的學說，不過有四，此四者皆屬於馬克斯派，（Marxism）我們試一分述於下。

一柯芝克氏（Kautsky）之工業資本政策的帝國主義論

二赫魯發丁氏（Hilferding）之金融資本政策的帝國主義論

租借地內，而我行政司法權遂不能達其搖達搜查審判之目的。因之軍閥之生命遂得無限延長，甲來乙去，甲去乙來，使我之循環式內亂愈演愈烈。有了這一部不平等條約，外國人在我國到處皆可以設置銀行，購置不動產。其結果軍閥如搶了大批銀錢，遂有外國銀行爲之存儲，而無沒收之虞。如購了廣大之田園土地，遂可以登入外籍，而無充公之患。是這樣看來，軍閥一依傍了帝國主義，殺人利械即可自由到手，生命毫無危險，財用又無匱竭之虞。焉得不靠亂事以爲生活，焉得不仰承洋大人之鼻息咧？

由此觀之，帝國主義則根據不平等條約以達其壓迫搾取之目的。軍閥則靠此不平等條約以釀成此循環式之內亂，所以這一部不平等條約，實爲我之酸心疾致命傷。最近帝國主義者更復濫用此不平等條約以爲殺甲活乙之手段而圖竟其侵略之素志。如見有利於帝國主義之軍閥，則務必援不平等條約以維

器之製造，工業國之最大優長，即時在於握有最新軍器製造之技術，設有多數軍器製造之機關，因此農業國家就全立於被征服地位。

我們試就英國一爲觀察，英國不消說是世界上第一大工業國，於陸地則設有多數之鐵路網，於海洋則分布無數之艦隊巨艦，其對於殖民地之運兵，可以藉此朝發而夕至。不特是交通機關占其優長，並且於此種機關以外，實擁有彈藥工場無數，裝甲汽車、戰鬪艦、潛水艇、與其他之種種新式武器無數。既擁有如此巨大之軍器，經有四萬萬之印度民衆，那不俛首帖耳受其支配？不單是海中之小島英國，因此曾爲世界之霸王，即小如彈丸之法蘭西亦征服有多數之殖民地，如摩洛哥安南非洲等處。而此等農業國對之，實無何等之抵抗。請看號稱四萬萬民衆之中國，連僅足以維持國家獨立之兵力，都創不出來。此無他，實由農業國第一之弱點，即在於軍事。所以俄國至一九一七年之參戰而敗北。中國與各資本國家之宣戰，更形敗北。所謂天津事件，僅以英兵四萬，而陷其首都北京，使其爲不名譽之講和。所議拳匪之役，僅以聯軍五萬，而割地賠款，都可以用此公式說明的。

然則帝國主義者，實一侵略農業國的資本主義工業國家之外交政策者也。甚麼叫帝國主義呢？通常由不平等之二部分而成。於中央則有工業國，於其周圍則有數多之農業國，實如各行星之拱繞

重大，拙著對不平等條約研究較詳。所以於第三版付梓時，感慨時勢，特列論數言，以便讀者進行救國工夫知所注意。

中華民國十五年三月三十日漆樹芬識於北京慘殺潮中

工商事業。總之：在本期內銀行所營之業務，極有制限，經濟行為，極形簡單，質言之，銀行簡直是為介紹人民金錢借貸之一種機關，所以本期稱為銀行之營業期。

然銀行此種營業之範圍，終不能不與經濟發達並行，而形擴張。計自十八世紀工業革命以後，歐洲各國之經濟漸形發達，不單是大資本家得資本巨大之集中，即一部分之工人勞動者，無不見有多數資本之蓄集。既個個人都有點蓄集，則利用金錢，存於銀行以圖生利，亦屬應有之事。然此實啓銀行侵入工商業界之一個好機會。因為銀行到了現在，已成為江海納百川之勢，所儲集的金錢，也不知有多少。如仍靠從前放債生息之方法，未見得能將此項巨金安頓得完，就作算安頓得完，放債之收入，那能及由經營工商業所得收入之大？所以銀行家，自此念頭一起，遂一改其舊來之面目，而侵入於工商業界，從時間而論，此實為第一期之告畢，而嬗聯於第二期。銀行自達於此期後，有買賣就做買賣，有貨物製造就從事製造。不單是一切工場，歸其支配，即遠在數千里路之鐵路輪船，亦在其掌握，全國之市場，亦受其指揮，巨大之礦山，亦供其開採。換言之，銀行一入此期內，即漸向工商業界，獲得最高支配權之基礎，而各工商事業之所有權，即全部移於銀行，新來之銀行家，遂漸次變成工商業界之主人，而舊來之工場主商業主，則反降於一種代理人之地位，而原屬於銀行之資本，遂由此移工商業之資本而

帝國主義鐵蹄下的中國

第一章　甚麼叫帝國主義呢

現在這帝國主義侵略的怒濤，已經奔騰澎湃於全世界，我們弱小民族的同胞，遭其荼毒者，何止十餘億。我國亦是弱小國家之一，又以地大物博著名，當然不能倖免此厄。所以我青年我同胞，大家都迫於這一種侵略之水深火熱的痛苦，口內說也是說的帝國主義，耳內聽也是聽的帝國主義，心坎中腦海中，印也是印的帝國主義。唉呀！現在提起這帝國主義四個字，幾乎好像三歲小孩子也都曉得的光景。但是我們如一問這帝國主義究竟是甚麼一個東西？他的特別性質在甚麼地方？恐怕一般人瞪目不能對的。論起帝國主義，譬如是侵襲我國的一個最兇猛的病，我們要想救國的人，就像醫病的醫生一樣，那有病源不清，病症不明，能夠醫得好病。所以我們既是來講救國，來講反對帝國主義，那末帝國主義究竟是甚麼一個性質？第一我們非把他來研究明白不可。我們如把他的性質了解，則對付他的手段，自然是容易講求了。論起帝國主義的性質，現在解釋他的人，已多似過江之鯽，不是說他的特徵在侵略領土，就是說他特徵在擴張國權，發揚國威。如照他們這種主張，歐洲古代的羅馬不消說是

製造貨物，輸出貨物爲目的，而現在之金融資本，其特徵非在於貨物之輸出，乃在資本之輸出。此一種貨物與資本之輸出實極端有其差異地方。蓋前者以其爲貨物之輸出，故受的限制極大，後者以其爲資本之輸出，故受的限制極小。試以例證，非洲之薩哈拉一帶不毛之地，幾乎出產也沒有，人煙也沒有，如在工業資本，則當棄之而不顧。因爲他們是以銷貨爲目的，設如此地沒有顧客，當然不受他們的歡迎，他們即不投資，那沙漠就是一缺乏顧客的地方。然在金融資本則不然，不論沙漠地方也好，甚麼地方也好，只要能有他們要塞之修築，鐵路之建造，他們的資本就算一種輸出了，他們的目的就達到了，決不因地方之肥瘠而有其限制，此爲資本之易於輸出原故一。

其次資本如向殖民地輸出，向有利益之事業投下時，對於銀行，實無何等之危險，並且還有大利存在，因爲此等銀行，如於小亞細亞或非洲某部分爲一定鐵路建設之計畫，則必以種種之廣告方法宣傳其有利，並爲大批公債之募集。其結果，該銀行必得大多人之購買。而資本輸出之目的於以達。是這樣看來，凡殖民事業所投下之資本，既非由銀行本身所出之血本，又非向被征服之殖民地人獲得，乃由本國一般國民募集所得，換言之，此種殖民事業，實爲榨取本國人民經濟最好之手段，此爲金融資本之易於收集之原故二。

三列甯氏（Lenin）之資本主義最後階級的帝國主義論

四巴布魯氏（Pavlovitch）之鋼鐵政策的帝國主義論

第一節 工業資本政策的帝國主義論

關於帝國主義，（Imperialism）如依馬克斯派學者之意見，總認此為資本主義發達的極盛時代，始出現的東西。先就柯芝克氏之學說一觀其定義。甚麼叫帝國主義呢？如從其性質而論，實含有征服一切農業國家之慾望而為資本主義發達到極盛時始出現之一種產物。

因為工業國家是以製造貨物為專務。這一種大批貨物造出後，單靠自己國內銷售，無論如何是銷不完的。如欲其銷完，則非向農業國侵略不可，於是帝國主義遂從此發生了。何以要向農業國行侵略手段呢？則以工業國最富的是製造品，最缺乏的是原料食料品。製造品則實望向農業國銷售，所需之原料食料品，則要從農業國買進。而農業國則反是，最富的是天然物。天然物未見得有要求工業國購買之必要，最缺乏的是製造品，製造品則須仰給於工業國，如一切之機械鋼條等，是其最著之例。此從經濟方面觀察工商國有侵略農業國家之必要。我們再從軍事而論，農業國之最大缺點，即在於軍

自由之競爭，則價廉物美四字，實爲他們競爭制勝必需之重要條件。但此價廉物美四字，亦非容易可以辦到之事。其根本上，尙有需乎技術上之改良，經營之經濟，新式機器之應用等。是這樣看來，此自由競爭之時代，卽一工業進步技術改良之時代，不論何國，不論何方，不論國內國際市場，此種趨勢，皆爲普遍之傳播。如欲在競爭上占優勝，無不以改良貨物低廉物格爲前提，資本主義第一期之特質，也是在於此一點，而今不過僅留有餘迹存在。

現時資本主義之特質是甚麼？則非自由競爭而爲獨占，甚麼叫獨占呢？卽由資本家團體，其同業定一定貨物價格，不准任意放盤，設定一定規約，防止互相競爭是也。譬以製糖一項工業而論，此種工業間，卽有脫拉斯（Trust）新底克（Syndicate）等種種獨占團體之組織，通常對於糖價，則一律爲同一之規定，決不許任意照所定價格以下販賣，如同業中有違背此項公約時，或於組合外，發見有其他商人任意減價時，則由此等組合抵制，併得以全體一個月之損失，務使之達於破產。其結果，此等獨占團體之威力，既得發揮市場完全之獨占權，歸其支配，而獨占之勢以成。由是凡沙糖之製造主，不得超過公共組織所議定的定量以上，而沙糖之製造，此卽製造權之受限制的地方。其次凡沙糖販賣主，不得照公共組合所定之價格以下，爲沙糖之販賣，此卽是販賣權受限制的地方。又其次沙糖之

太陽一樣，而農業國常繞一工業國家以爲行動。

以上爲柯芝克氏對於帝國主義說明之概略。即以帝國主義之根本特性爲在於農業地方之獲得。以我們的見解，此說固有一部分之真理，然實不能概得帝國主義之全部。因帝國主義之侵略，除農業地外，工業地亦在其慾望中。所以我們再有研究第二說之必要。

第二節　金融資本政策的帝國主義論

此派之代表，當首數赫爾發了氏。他的學說之要點，大概以帝國主義爲發源於近代之資本金融政策，試一述其大意如下。原來銀行業之發達，從時間上可分爲兩期，即第一期爲銀行之借貸營業期，第二期爲銀行侵入於工商業期，茲就前期一述其大要。

第一期之銀行，在經濟界上所做的事情，非常穩當，其營業則常止於介紹金錢之借貸。如資本家要用錢時，則加以一定之利息計算貸與之，如私人要存錢時則出以一定利息存儲之。其對於政府，亦如對於資本家私人一個樣子，通常附加一定利息而爲國家發借貸存儲等業務，已惟作中間之一種介紹人，將自己所集基金作一種信用，而獲其大入小出利息相差之一種利益，毫未與於生產買賣之

是經濟進步之時代，乃爲經濟退化之時代，我們由此可以斷言了。

論起這帝國主義如簡單說來，實以資本主義爲基礎而繼續發展的，而資本主義之所以成爲帝國主義，實由資本主義發達到最後階級，才形成的。這資本主義一發達到於此期，遂於其根本之性質上，發生一種正反對之變化。此一種變化爲何？卽由資本主義之獨占性，取自由競爭之位而代之一事。本來自由競爭，實爲舊時資本主義及一般貨物生產之特性，而獨占則剛與自由競爭成爲反對，不過後者實由前者漸次變化而來，以達於一般人之眼簾前，一般人殆不覺耳。自這獨占組織一成，大企業起，小企業仆，大工業更代以愈大之工業，而發生大公司之獨占。

雖然，獨占雖爲從自由競爭而發生，而自由競爭，決不因獨占之發達，而卽行廢止。此二者之關係，到現在實有相並而行之勢，於是此二者間，遂發生幾多重大之矛盾衝突，獨占特不過而較高有秩序的資本主義之一種過渡形式。換言之，現代的資本主義，實着着的發展到獨占主權之確立，此與自由主義實爲相對立之二大經濟現象。獨占從今以後，愈得趨於發達之途，而自由競爭則爲舊經濟組織傳來之贈物，惟其二個現象並存，所以在現今社會上，實添了無數之糾紛。如我們試一分析其糾紛之所在，已非存於個人與個人間之軋轢，實爲多數經濟團體之爭戰。此種團體，至現在已成無數工場，無

代之，此種資本，即稱爲金融資本，如我們試一論此金融資本之機能，已不像從前時代，單以通轉借貸爲滿足，並進而向一切工場、貨物、機械、爲資本之投資。這一種獨占擴張結果，他們的力量，說來駭人聽聞，簡直可以操縱一國市場之供給需要。如見生產有利益時，則擴張之，如見有減縮之必要時，則減縮之，務以達其大利獲得之目的。一國的經濟界既到這樣地步，則在實際上，爲各種事業之支配人，一非是個人之資本家，二非是其國之政府，乃是由數多的匿名存在之財閥集團，而握有其權力。起初是在一國內發生此種現象，漸次如波動狀態，傳播於各國。馴至國際間，亦見有銀行團之聯合，而全世界歸其支配，此爲銀行宰制世界之時代。然此聯合，決不是可以持久可靠，苟對於地域分配上，因肥磽之不同，而利害亦自各異。所謂世界衝突之大戰，即隨之以起，資本主義之有缺陷，亦實在這個地方。

以上爲銀行由一期入二期達於極盛之經過情形。然因此金融資本的政策，竟能使帝國主義發生之理由安在呢？關於此個問題之解答，據赫氏意見，則謂金融資本實含有獲得新領土最強之慾望，且最富於侵略性質，其侵略之程度，實較前時工業資本更爲厲害。如據赫氏之意見，此次世界之大戰之原因，實由金融資本可以說明。世界各國之所以相率卷入此項世界政策之潮流，熱心從事於未經宰割的地球部分之分割，亦無不以此項金融資本爲原動力。因爲在金融資本以前之工業資本，是以

達全國事業總製出品二分之一，而其他事業總數，雖爲三十萬，其製造能率，則僅得與三千之大工業相匹敵。是這樣看來美國全國生產之半數至現在已集於百分之一少數事業家之手了。此種生產事業之集中。卽不外表示全國之機械勞動者，向全國少數之數十數百大工業家之集中，而向獨占方面進行。何以向獨占方面進行？如依列甯氏之意見，則不外以一方面企業家既占少數，實容易得獨占協約之締結，而在他方面所經營事業範圍既愈形擴張，則獨占之傾向，亦自增加。這一種獨占勢力，既愈趨愈強，則自由競爭，愈受排除，而少數之數十數百之企業家，遂得握生產事業之最高無上權，致於國內外市場，對於貨物之分量與價格，爲一定限制之規定，而達操縱貨物供求之目的。其結果，市場雖大，可以由少數資本家壟斷一切生產費無論如何減少，可以依然維持其高價而販賣而使物價下落之重要動機早已失其存在。此實爲使近代脫拉斯發生之因，亦卽爲工業發達之果。起初是由一國內之數多工業家相聯合而成立一國內之脫拉斯。其後由一國之脫拉斯與其他國之脫拉斯相聯合，而成立國際之脫拉斯（International Trust）此種組織既成，則生產與資本之集積，均達於非常之發達，而獨占遂至於發生。

帝國主義第二之特徵是甚麼？卽銀行資本與工業資本之相融合，及以金融資本爲基礎之財閥。

資本既收集也容易，輸出也容易，那金融資本，遂可爲無限之擴張，到處發揮其獨占性質。鐵路亦可建設於沙漠，軍隊亦可以運送之於沙漠，一切軍用大炮軍裝，亦可以設置於沙漠。是殖民地，實爲其榨取經濟之一種手段，縱不販賣物品，亦可膨脹其資本，此實爲金融資本政策含有侵略性質之原因，而爲帝國主義發生之原動力。

第三節　資本主義最後階級的帝國主義論

赫氏所說之帝國主義，我們由上段，大概可以略窺其一班了。其要點，即在於以金融資本政策爲帝國主義之定義，而金融資本是甚麼？即不外一侵入於工商業界之銀行資本，或支配一切實業界之銀行資本。然列甯關於帝國主義之學說，則較赫氏爲更進一步，爰爲介紹如下。

現代資本主義第一之特性，無論從那一方面看來，都是在一獨占，但獨占又是什麼一個東西？是不可不以詳論的。

原來舊時之資本主義，其特徵係在於一競爭自由。譬如在一個地方，有數個工場存在時候，——如製糖、製革、紡織、鍊鐵工場等——他們爲多得買主，制勝市場起見，互相必爲極激烈之競爭。惟其爲

何者？對於我們皆彌封得緊緊的，大有不許我們窺探之勢，惟留心國民生活者，始能略知一二。此人物爲何？卽一國之財閥是也。此種財閥之支配政治，實爲現代資本主義發展階級上，最有特質之一種制度。故不論爲德國之維廉二世之開明專制也好，爲英國之君主立憲也好，爲法國之共和國也好，按其實，凡一切之軍事，政治，經濟，無不受有此等少數財閥之支配。此等財閥，我們可呼之爲財政王，金融上之貴族，現實爲支配世界經濟之中心點。

帝國主義第三之特徵是什麼？卽與貨物輸出有別之資本輸出，在世界上占有重要之位置。

在自由競爭全盛時代之資本主義，實以貨物輸出爲其特徵，而在獨占全盛時代，則以資本輸出爲特徵。試以英國而論，其國前期之經濟特別現象，在於貨物輸出。是時之英國，實爲世界經濟最大之國家。然至於現在之英國則情形與此相異，一方面雖有多數之貨物輸出，而在他方，更有多數資本輸出，試以列甯所例之三大強國之對外投資表，以示資本輸出之概勢。

年	英	法	德
單位十億佛郎			

存儲者，不得超公共組合所定之界限外，在市場爲多量之存儲，此卽是存儲權受制限的地方。如生產存儲過多之時候又如何辦理？則不外或燒之或投之海中，務使沙糖不爲過剩之供給，而達享有最高價格之目的。

一國內之糖公司之組織既得成立，則爲避免世界市場之競爭，必須與他國公司相爲聯合。如美國糖公司與英國法國德國蕃糖公司之互相成立協定，亦屬必然之趨勢，於是國際間獨占公司之形式，遂從此產生。

現代資本主義新底克之制度。實以洋油脫拉斯爲最完備之組織，最初成立於美國而漸次伸張其勢力於全世界，收有世界之油田於其掌中。其次美國之鋼鐵脫拉斯亦聲勢浩大，於全世界遍設其販賣店，此等脫拉斯惟其爲大規模之組織，故先爲一國市場之獨占，而漸次企圖全世界市場之獨占，並以導其他工業獨占制度之成立。此種獨占制度既形成立，則舊來之自由競爭制度已漸次歸於淘汰。然如自由競爭果因此消滅，則工業之進步，不能不停頓。其結果我們可以於此過程中發現兩個最好對照，卽在前時代之經濟現象，實以技術進步，貨物優良，價格低廉爲其特徵，而一至後時代之經濟現象，則與前相反，以工業退化，貨色惡劣，價格昂貴爲其特徵，然則此資本主義發達到最後階級，已非

貨物輸出實爲不宜，然一至資本輸出，則毫不以地方之情形而受限制，無論如何之磽瘠地方，亦能受此資本之輸出。此理由無他，因爲凡一領土之併呑，都需莫大之費用，到處須爲要塞之建築，鐵路之建造等。是這樣看來，資本之輸出，實足以致帝國主義極端之發達，而誘起帝國主義政策之樹立。

帝國主義第四之特徵是甚麽？卽各國資本家實際着手於國際的獨占團體之組織，而爲全世界之分割。

一國之脫拉斯，不論關於油與鐵，沙糖與煤，已如前所說，旣漸次組織於國內，其第一下手的地方，卽爲國內市場之分配。然國內市場與國外市場實有密切之關係。如一國內市場分配之勢旣成，則聯合他國而組織國際脫拉斯亦屬必然之勢。由此英國之糖脫拉斯，或與德國之糖脫拉斯相聯合，德國之鐵脫拉斯，或與美國之鐵脫拉斯相聯合之事，遂見發生。

此等國際的新底克（Sandicate）及脫拉斯（Trust）嘗爲國際會議之開催，有時是公開的，有時是絕對秘密的。

因爲世界資本家須策唆使世界各國之勞動者，互相不和，才能得保其優越地位。所以他們如欲長久榨取民衆之經濟，此一種國際之聯合是必要的。然此種行動，如取公開的態度，對於他們，自然是

數銀行之包圍混戰帶有極激烈之性質，先以自身投於國與國之変戰，繼續捲入於世界之漩渦戰，此即列寧所述關於帝國主義綜合觀察的概要。若照他的簡單定義，則所謂帝國主義者實可云爲獨占期之資本主義者也。此種主義，最爲重要，因爲一方面金融資本實爲與大工業獨占團體資本相融合之少數大銀行資本而在他方面世界之分割，已由擴張領土之殖民政策而移於以獨占爲目的之領土保持之殖民政策。

列寧關於帝國主義之綜合的觀察既明，我們再進而研究其關於帝國主義之分析的觀察。

帝國主義第一之特徵是甚麽？其最顯著可指的，卽國生產與資本之集積，進於極端之發達，在經濟生活上，必然的引起獨占之發生。

經濟史上之發展的階級，最初爲自給自足之家內工業，其次移於市場交換之手工業，又其次由手工業而移於工場工業，以至於現在之大工業，這一種小工業，遂以必然之勢日趨於減少。彼等原有之資本，遂漸次移於大資本家之手，換言之，前次分散於無數小規模事業之資本，遂由此集中於少數之資本家。此種趨勢既成，在社會上，富者愈爲有錢，貧者更爲貧困。試以美國而論，其生產事業異常發達，最大工業有三千，其所僱用勞動者數目，實占有全國事業所僱用者之半，其製出之貨物數量亦略

所以在一九一〇年之國際會議，本規定法國應輸出於世界市場之鋼軌數量，爲百分之二．五。然於一九一二年之會議，又因法國代表之要求改定爲百分之五，較前所定額，不啻倍增。然此終不能使法國之鋼鐵業滿足，於是他們遂決心於阿爾沙士洛蘭 Alsace Lorraine 產鐵區域之獲得，而圖在世界鋼鐵市場法國獨占支配權之確立。此卽國際資本家不能始終聯合之例一。

我們再一看大戰前之摩洛哥問題，本來法德二國資本家，最初在摩洛哥曾爲一法德共同投資團之組織，以圖向該處爲經濟之榨取。法國以特別關係，得占其投資額之六成二德國僅二成。然雙方均滿滿的不平，在法國則欲其獨占，而在德國亦更欲其獨占。故雖有此種聯合機關之成立，然法德之關係，決不因是而改善，而反趨於不良。不特不能保證世界平和之維持，反爲誘起世界戰爭最大之原動力。

帝國主義第五之特徵是甚麼？卽資本主義國家之對世界領土分割，已經完了一事。

列寧爲說明此個定義，從地理書曾引出歐洲列強之殖民地獲得面積比較表，——中含有美洲之合衆國——列之於左。

地名	一八七六年	一九〇〇年	增減

獨。裁。政。治。之。創。立。是。也。

現代資本主義之特質，實在於銀行資本向工業界之侵入。由其侵入結果，各國內之少數銀行，其地位因之益得鞏固，而掌握各種工商業之實權。舉例而論，於法國則由四五之銀行，於德國則由五到七之銀行，於俄則由十至十五之銀行，而支配其國之工商業界，而此等銀行事務，又由其二三之首領而指揮一切。弊之所極，勢非舉全國之工商業，而移於二十乃至三十多的乃至四十或二百之少數資本家支配之下，非使爲其從屬不可。所謂財閥之獨裁政治，卽由此產生，凡經濟，財政，軍勢，無不仰其頤使。

在昔歐洲地主與貴族當權之時，一國事無大小，皆決之於十萬或二十萬貴族地主之手。然自產業制濾，資本主義代興，一國之政治，經濟各種權力，逐漸次移於大工場主之手，而歸其支配。雖有所謂民主立憲政治議會制度之創設，論其實，不過少數人行其專制。此實爲現代最不良之政治狀態，而其特質爲我們不可不一說的，卽一般民衆尙未識得何人爲其真之統治者一事。所謂鼎鼎大名之庫來滿氏（Cleaencemu）路易喬治氏（George Loyed）等，一般民衆皆信之爲彼等之支配者，然而在實際上，彼等之真支配者，則非庫來滿與路易喬治，乃爲有些未知名之人物，顧此等人物之究爲

占領之領土，至今已寸土不存，由是以來之殖民地問題，實爲國際間最易誘起糾紛之一原動力。如像德國要想染指於摩洛哥，則該處已成法蘭西之勢力範圍。俄國如欲伸張勢力於波斯，則該處早已有先入爲主之英國存在。由這樣看來，現在之地球，可云爲已經列强宰割殆盡，如有萬不得時，須擴張其領土，時則除與他國以干戈相見外，實無他道。其所以然者，因列强之境界，已成爲犬牙相錯，即僅前行一步，亦須侵入他國之區域，雖欲不起衝突，不可得也。不但侵入於非亞二洲一等强國之領土內有其危險，即小如葡萄牙比利時荷蘭之殖民地，亦不能任意許人侵略的。蓋非此等小國富有抵抗力之可怕，實其背後大有人在，動輒即藉保持黃色——亞洲——黑色——非洲——二大陸之勢力均衡爲名，而干涉此行侵略主義之國家。

然則現今之世界，分割已經被人分割了，分配已經被人分配了。這各國之境界線，不論在歐洲與非洲，是不能許亂移動的，苟欲移動，則不可不入於世界戰爭之危險。由此我們可得一個結論，即殖民政策者，實使資本主義之列强，爲黑色黃色最後大陸之分割，而終致世界戰爭之出現者也。

關於列寧對帝國主義之分析的觀察既明，我們再一介紹其對於帝國主義特別之見解。依列寧氏之意見，帝國主義實不外一寄生主義，而寄生主義又是甚麼？則不能不一說明如下：原來帝國主義

年份			
一八六二	三•六	……	……
一八七二	一五•〇	一〇•(一八六九年)	……
一八八二	二二•〇	一五•〇(一八八六年)	……
一八九三	四二•〇	二〇•〇(一八九〇年)	……
一九〇二	六二•〇	二七•〇——三七•〇	一二•五
一九一四	七五•〇——一〇〇•〇	六〇•〇	四四•〇

據上表看來，這資本輸出之增加程度，實在令人可驚！在一八六二年，僅有三十六億在外資本之英國，至一九一四年，——卽五十年尙不足——已擁有三十三倍之資本在海外。其他之法國約四十年間，亦有五倍之增加。德國十二年間，亦約爲四倍之增加。於以知現代資本主義之根本特性，實在於多數資本之海外輸出，且其資本不論對於如何缺乏購買力之國家與貧乏之國民，都可向其輸出的。現今世界之經濟現象，可以說資本輸出，有漸漸的超過貨物輸出之勢。

試以非州而論，其地本極荒涼，其住民又甚貧窶，對於貨物實可云無有購買力，故此等地方，對於

帝政時代之俄國實爲各國之資本投下範圍，曾未具有獨立國之資格。不單是受支配於法蘭西之資本，即英比德美諸國之資本亦嘗發揮勢力於其國內。所以當革命後各國之財閥，實嘗助白黨而抑蘇俄之赤軍。此原故無他，一方雖由顧慮其投下之資本而欲有以收回，而在他方，則恐失此一億五千萬人口之投資地。

然則是這看來，帝國主義及於一國最大之影響，當然要算由此產出一極大部分之不耕而食不織而衣的階級之出現。掉句話來說，他們就是一各種公債股票之所有者。雖然他們甚麽事業也不做，但是他們無論要甚麽好東西，都可以拏得來，甚至於有時，他們連以票領錢這一種手續都嫌繁難，而託與信託公司或銀行代辦，已惟向銀行領取現金。

儻昔一國在工業階級時代，他們的情形是怎麽樣？其當否姑且不論，總之他們個個之對於企業，無不親身經營指揮、管理，以圖得最大之報酬，並藉以增進其國之生產力。然至現在，彼等若祖若父傳來資本主義企業之典型，與對於工業之指揮、管理已爲陳迹，而占有其勢力的，只有靠利息以爲生活一種寄生階級。此種階級既逐日增加，則一國之各階級，皆受其傳播，亦爲必然之勢。所以在大戰前之英法德數百萬勞動者與農民，皆具有小股東之資格。其勢之所趨，顯使有產階級與無產階級將有調

有不利，所以於一九一三年在比京（Brussels）開第一之諧的，即爲萬國鋼鐵業之秘密大會，約有四百代表之出席，就是有產階級（Bourgeoisie）之新聞記者，亦拒不與旁聽。究竟他們討論的是什麼題目，開會結果，互相爲如何之協定，則非局外人所得而知。據我們所推想的，大概不外一世界市場之獨占同盟。換言之，即分割世界於數個新底克（Syndicate）脫拉斯（Trust）加帝兒（Kartel）間之一個問題，各國究應該分取多少，其數量都由本大會而定，此實爲國際聯合獨占同盟之一個好例。與此同樣的，於一九一〇年，尚有鐵路工業之國際組合大會，其會係爲規定在世界市場各國應輸出之鋼軌額而開的，暫定以向後三個年爲有效期。計英國之應輸出額爲三成七，德占二成，其他各國皆有一定之規定。此種資本家大會，不單是能定世界市場分割之部分，即貨物之價格，亦爲劃一之規定，凡加盟於本團體的，不得照定價以下販賣。

此種聯合形勢，在歐洲資本主義的以爲藉此可以廢止世界市場之競爭，間接可以保持各國間之平和。其實此種意見，何異於癡人說夢！因爲此等財閥，個個都是貪得無厭的，現代之資本主義，又是以獨占爲特質的。故雖有此等名義上之聯合，然而在他們自己本意，誰不想自己一個獨占世界市場，誰願意他人來參加，只要有好機會來的時候，英國法國德國都是要做一做建設世界帝國之夢的。

鋼鐵政策的帝國主義論，實爲現在最新之學說，俄國之巴波魯氏，則爲此學說之主張者，試一述其要點如下：

帝國主義是甚麼一個東西？簡單說來，就是代表一個侵略政策之形式。然此侵略政策，實嘗依鋼鐵工業之利害以爲左右，所以這鋼鐵工業，在現在世界經濟上，實占有極重要之位置，而其他之凡百工業，大有爲其從屬之勢，如各個行星繞太陽以爲迴轉一樣。鋼鐵工業不單是在實業界握有其霸權而已，並於一國之外交政策上，尤有重大之勢力存在，凡帝王大總統，無不承其意旨以爲行動，至爲其下屬之外交官更不消說了。故凡一事之出也，如屬於其他工業界向政府之要求，則不論此事之關係於國計民生如何重大，他們亦概置之不理，然如屬於鋼鐵王之要求，則雖其事爲毫無足輕重，他們亦莫不與以處辦，此猶可云爲二者之異其利害關係也。然如二者同其利害關係而生有衝突之時，則勝利必嘗歸於鋼鐵工業，此可云爲一定不易之法則。

原來帝國主義之行侵略，實始於十九世紀。此時代之特徵是甚麼？其最可令我們注意的，即當時資本主義國家之經濟生活的重心，實漸由紡織工業而移於鋼鐵工業一事。此二種工業之變化推移本資本進化上，實爲最重要之一種事實。國際關係，因此更形釀出重大之糾紛，所謂軍國主義，帝國主

非洲	一〇・八%	九〇・四%	增七九・六%
南洋羣島	六六・八%	九八・九%	增四二・一%
亞洲	五一・五%	五六・六%	增五・一%
海洋洲	一〇〇・〇%	一〇〇・〇%	……
美洲	二七・五%	二七・二%	減〇・三%

據上表看來，凡地球上之荒僻地方，於二十世紀初頭，悉已爲人所佔領，於亞於非實未剩有何物之存在。如要再分割，除了向其他所有者奪取而外，實無二法，這一種詳細理由，我們可以再申論如下。

距今五六十年以前，在地球表面上未經人占領之地方，實是不少。故凡有志於殖民政策之諸國，毫不與其他國家衝突，卽可以獲得若干之地方。試以數十年前之法國而論，絲毫未訴於戰爭，卽奪得亞爾格里亞（Algeria）之一國。不單是法蘭西，卽其後之意大利，亦與歐洲諸國毫無衝突，卽併得北非洲之領土大部分。不單是意大利，卽同樣之德意志，亦全未與他國生爭端，而獲得中非洲領土之大部分。小如比利時，亦於孔哥建築殖民地。然至現在，曾幾何時，而世界之形勢已呈大變，世界未曾遭人

氏爲始。計自張氏執政後一八八四年到一九〇〇年之十餘年間，英國所拓得之土地面積，實達四百萬平方啓羅米突，此豈不是資本主義由紡織工業轉入鋼鐵工業時代，驟帶侵略性質之鐵證嗎？此外次於英國之歐洲諸國，亦於此時奮起向外發展，爭取海外之殖民地，計法國從一八八四年到一九〇〇年之十餘年間，實獲得人口三千六百萬，面積三千六百萬平方哩之土地。屬德國領有的，約爲人口一千四百七十萬面積百萬平方哩之土地。屬於比領的，約有人口二千萬，面積九十萬平方哩之土地。屬於葡領的，約有人口九百萬，面積八十萬平方哩之土地。

這資本主義之經濟的重心，何以由紡織工業與其他工業，一定的，必然的，推移到鋼鐵工業呢？此個原故無他，如據馬克斯所樹立之法則，通常這資本中之不變部分，都是漸次超過資本中之可變部分以上爲增大的。換言之，卽在資本主義之生產行程中，凡不變資本之量，都是以可變資本爲犧牲，而漸次增大的。試一申明其理由，因爲資本通常由二部分而組成的，其一爲可變資本，其二爲不變資本。甚麼叫不變資本呢？卽以資本投於一切帶有不變性之生產工具，如機械、鋼軌、工場與其他之生產器具等是也。什麼叫可變資本呢？卽於生產行程中，一回投下，卽消費得乾乾淨淨的之部分是也，如材料、原料等屬之，工錢亦是屬於此類。如據馬克斯之證明，這不變資本，必然的是帶有以可變資本爲犧牲

之特質，卽是一資本巨大之蓄積。既有如是大批資本之蓄積，則代表此種資本之有價證劵，實如前所說，可達一千億乃至一千五百佛億郎，於是專靠證劵上之利息收入以為生活之一種階級遂從此發生。此種階級之特徵，是與職業勞動離緣的，每天是以遊蕩過日的。如在國內資本過於膨脹須向外輸出時，這一種傾向，愈足以使他們與生產事業生乖離，而惟以榨取海外殖民地之勞動為生活，所謂帝國主義卽寄生主義就由此起的。

試以英國而論，其海外一年總貿易額之收入，在現世紀之初，實為一千八百萬磅。然同時投資於各種事業之收入，——卽由證劵額面所代表資本總數之紅利與利息之收入——實達九千萬磅乃至一億磅。是這樣看來，卽在占有世界貿易最大之英國，其靠利錢以為生活之階級一年之收入，實為其貿易收入之五倍，所謂寄生主義之特質實存於此個地方。

英國本來是最富於資本的，所以商品輸出雖漸不及後起之美國德國，而資本之輸出，尚在世界握有其霸權。然就在美德二國，其資本之輸出，亦實年年有增無減，而漸占有經濟之重要關係。由是在世界上，凡有可以輸出其資本之範圍，卽為列強之競爭目的，而在國際經濟上，又因此多添一層之糾紛。

一位之英國，由是遂不得不降於第三位，而第一位則被占於美，第二位則被占於德。計英國本國所產之鐵，從二十世紀起，即不足以供本國之需要，年年都要從外國爲大批鋼鐵之輸入。於是由德國輸入英國之鋼鐵量，遂爲急激之增加。從一八九一年到一九〇〇年之十年間，其輸入英國額約十三萬噸。然自一九〇一年到一九一〇年之十年間，遂增至六十萬噸，至一九一三年，遂超過百萬噸。計德向英全期間之輸出額，實膨脹至八倍餘。

是這樣看來，德國在歐洲諸國中，實爲最富於鋼鐵工業之國家，惟其執歐洲鋼鐵工業界之牛耳，所以德國在大戰中，軍事上之地位，亦極強固，約四個年間，保有其戰勝者之地位。

鋼鐵工業爲什麼原故，能使國家強大呢？則不外一軍事工業之關係。換言之，即不外由與現代之軍國主義及立於一切大兵工廠背後之一切財閥、銀行團、工業大脫拉斯有特別之關係。從這資本主義之組織而論，一切之軍事工業與其他工業，皆爲上層之構造，其下之基礎，則實爲一鋼鐵工業。所以歐洲占第一等之軍事國德國，即爲歐洲大陸第一之鋼鐵工業國，實不是無故的。

論起煤炭工業，與鋼鐵工業，從來是並行發達的。然自這資本主義發於極端發展後，這鋼鐵工業，遂一躍而爲煤業界之主人翁。例如合衆國本是一極富於產煤之國家，然走遍全國，卻沒有一個獨立

和機會之出現。因爲他們只要稍買有俄國公債與摩洛哥公債，他們皆與資本家之心理一樣，仍是重視俄國同盟與於摩洛哥法蘭西所行之政策。如同盟與在摩之政策得其成功，即當成他們之利益。然自大戰結果受損害者，實爲此等勞動階級與農民，因銀行之所以能賣出此一種無信用之公債，實全靠此種階級。爲之購買結局，俄國公債全部，皆由法國農民與勞動者之負担。

要而言之：在大戰發生之間，數多之勞動者與農民，實甚有興味於帝國主義政策與殖民事業，亦爲不可掩之事實。然此種階級，已非爲純粹之無產階級，實多少帶有資本家之色彩。自大戰後，有產階級內之寄生階級既逐日增加，則於此階級內，起解體之變化，亦屬必然之勢，而資本主義於是不得不入於衰頹之時代。因爲社會旣因此而愈呈腐敗，則支配階級亦將愈趨愈下，可以斷言。

以上爲列甯關於帝國主義一貫之見解。其議論雖浩瀚，然歸納言之，其要點之所在，則不外以獨占爲帝國主義發達之源，以寄生主義爲帝國主義將瀕破滅之因，論旨都中肯綮，而爲現今說明帝國主義最有價值之學說。

第四節　鋼鐵政策的帝國主義論

凡百工業之債票價格皆異常跌落於國際市場。然一至鋼鐵工業之證劵，則與此相反，而市價異常騰貴，此戰爭有利於鋼鐵工業者一。此爲未入於戰爭時之現象，迨夫入於戰爭狀態，其他工業，歇業的歇業，停工的停工，股票跌落之程度，尤其不堪言狀！惟至於鋼鐵工業，戰爭一年顧客買主，反較平常之年，多之數倍，所賺之紅利，反較平常之年高之數十倍，是戰爭無害於鋼鐵工業，並且大有利於鋼鐵工業，我們是可以明白了。

然則此鋼鐵工業者，實一最富於侵略性質好戰性成者也。國家之能成爲大國家，也實有賴於他，國家之易變成侵略的帝國主義，也是發源於他，其理由，其原因，我們可以由上面推得。

現在我們再一論鋼鐵工業與鐵路之關係，我們據上面諸種關係看來，鋼鐵工業之所以富於侵略性質，實由與軍事工業有重要關係，純至於此，我們可以了解了。雖然，鋼鐵工業之含有侵略性質，豈僅由與軍事工業之關係而已哉，其他尚有一鐵路之關係在。試以近世鐵路發達之數字以觀，一八四九年世界鐵路延長之總距離，合計不過一萬五千啓羅米突，至一八五六年，約爲十四萬五千，至一八九五年，爲四十八萬七千，至一九〇五年，爲九十萬五千，然一至一九一一年，則實超過一百萬啓羅米突以上。如據此數字觀察，鋼鐵工業之發達，大半由於供給鐵路之鋼軌，其關係之密切可以概見。

義，海軍主義，皆以此爲原動力而發生的。

先一論資本主義之重心在於紡織業之關係。原來紡織工業之特徵，是在於以一般民衆爲顧客之一點，其工業之能發展與否，全視一般人購買力之如何以爲定。如一般民衆之購買力驟形減少，則此項工業必蒙重大之損失。然國際戰爭者，實爲減少此種購買力之原動力者也。所以在紡織工業爲重心之時代，資本家通常對於戰爭，是持反對之態度的，不特是對於戰爭有其反對，即與戰爭有關係之殖民政策與武力政策，亦爲他們不贊成的。試以英國而論，其國之工業重心在於紡織之時，則其政策常傾於擁護自由貿易與自由競爭，而反對侵略之殖民政策，帶有和平主義之色彩極厚。這原故無他，因他們所用的原料棉花，全靠由海外不斷的輸入，如戰爭一起，則原料之輸入，必形杜絕，而致紡織界之恐慌。果不其然，拿破崙翁戰事突起，英國由美國輸入之棉花，遂致中絕，於是在英國之紡織界，頓呈極大之紛亂，無數之勞動者均陷於饑餓之狀態，大多數之工場，亦遭破產之厄。

然而這資本主義之重心，如從紡織工業一移到鋼鐵工業之時，這傾向遂與前大不同了。英國第一殖民地侵略之急先鋒首數這由巴民加姆區域（Birmingham）所選出之議員張伯倫氏（Chamberlain）而巴民加姆區實爲英國最有名鋼鐵工業之區域，鋼鐵工業系之侵入英國政界，實以張

其版圖中。自此三種帝國主義之鐵路計畫發生，歐洲大戰前列强之外交，皆不外以此爲中心點，而行其縱橫捭闔之手段，相激相盪，以至於大戰之勃發。然英俄之三C與二P政策，尚未着手進行，而德國之三B政策，已一步一步，將達於成功之境。南方之波斯，既許其假道，欲利用之以抗英，而中間之土耳其，正苦於列强之壓迫，甚欲藉此聯絡德人以相抗衡。所以巴古達路線經過區域問題，皆無難遂告解決，動工建築之期，已是不遠。此種形勢，既日形急迫，遂迫英俄不得不爲一致聯合之對抗，而有英俄協約之成立。由是前此不共戴天利害極形衝突之二帝國主義國家，今竟因此聯爲一氣，而造成一世界大戰之局。面是這樣看來，不單是軍事工業富於戰爭性質，爲世界大戰之導火線，即鐵路工業，在現今世界，亦嘗帶有侵略之色彩，而爲此次大戰發生之一主要原因。然此二項工業，均無不以鋼鐵工業爲存在之前提，所以據巴氏之意見，而鋼鐵工業實爲造成帝國主義發生之一原動力，而有鋼鐵工業政策的帝國主義學說之建設。

由此觀之，帝國主義之特質，我們可以明白了。如綜其要點言之，帝國主義實爲資本主義發達到最高程度之表現，如略資本主義發展之過程，而不論那帝國主義之性質研究，簡直無從說起，而資本主義發展之過程，從上文看來，不外有四方面：

而增大之一種傾向。試舉實例而論，如在十九世紀工場之資本中，不變部分與可變部分，同占二分之一，而今則可變資本已占八分之七，可變資本僅爲其八分之一。

然而鋼鐵實爲構成此生產工具之根本要素。所以在資本主義之過程上，鋼鐵工業對於國民經濟，世界經濟，實負有極重大之任務。論起這鋼鐵之爲物，雖然是在工作上消耗得非常之緩慢，然其消費量，實較人類之食物、棉花、羊毛等，遙爲急速之增加。如掉句話來說，我們人類對於鐵之消費，好像比我們日常所吃的麵包，還顯有更大之食量存在，今日的文明，說起來幾乎是一科學與技術的世界，然論其實，無不以鋼鐵爲基礎。

現在我們試一溯此鋼鐵工業發達之程序，本來鋼鐵工業之發達，極爲緩慢，然爲非常之發達的，實距今不過五十餘年。我們試以下列之數字以觀，即可以知其發達之程度。計在一八六〇年，全世界之鋼鐵製出總量，不過僅七百萬噸，然至一九一〇年，實達七千萬噸，五十年間，實爲十倍之增加。

歐羅巴諸國中，尤以德國之鋼鐵工業爲最大加速度之發達。計在開戰前，歐大陸之鋼鐵工業霸權，全握於德人之手。試以一九一〇年歐洲各國之產鐵額來相比較，德國一年鋼鐵製出量，實多於英法二國鋼鐵製出量之合計六十萬噸，多於俄與比之合計四百萬噸。以前曾在世界占有鋼鐵工業第

(3) Pavlovitch 之帝國主義政策之根抵，(4)資本主義與戰爭　松下芳男著。

第二章　甚麼叫資本主義

第一節　資本主義發展之原因是甚麼

資本主義爲帝國主義之基礎，帝國主義之性質既明，我們當然有研究資本主義之必要。究竟這資本主義是怎樣發生的．論起我們人類所居的這個世界，在商業史上，在殖民史上，在條約史上，有兩個最重大的事實，爲我們不可不知道的，第一就是國際商場之爭奪，第二就是投資地之競爭。然爲此爭奪之原因，表面上雖覺是帝國主義在主動，而實質上，卻是依資本主義以爲左右的。這資本主義發生之原因，雖有種種，但實爲其原動力的，當首數這工業革命。（Industrial Revolution）因爲自這工業革命以後，機械才能爲大規模之製造，交通機關才能爲安全大量之運送，於是這貨物之分銷，原料之採取，也就容易，而資本遂能爲巨量之集中，這資本既爲大量之集中，則資本主義當然隨之興起。

煤礦市場之存在。此何以故；則不外由併吞於鋼鐵市場，一切之煤坑皆屬之鋼鐵工業界。

鋼鐵工業之特徵，不但此也，其於各種獨占團體之組織，以時間而論，實較其他工業成立爲早，以條件而論，實較其他工業之聯合適宜。所以這鋼鐵工業到了現在已成爲世界上最大之一個獨占團體，其他工業，實有望塵莫及之慨！

若然，在現代資本主義之經濟制度上，既有這樣優勢的鋼鐵工業之存在，乃欲以言和平之維持，和平主義之實現，殆亦戛戛乎其難，何也？因鋼鐵工業已如前所說在軍事工業上占有極重要之位置，斷非其他工業所能企及。具體言之，如一國苟欲爲軍備之擴張，則凡一切軍裝之準備，要塞之建築，巨艦之裝修，飛行機、飛行船、裝甲汽車之製造，均在需要之列。顧此等物件，無一不以應用鋼鐵之材料爲前提。如這材料一缺乏的時候，沒有那一樣東西能製得出來的。是這樣看來，鋼鐵簡直爲戰爭最有用之利器。鋼鐵工業既日趨於發展，則軍事上所需各種之精良武器，自然有增無已，戰爭當因之頻興，那有世界永久和平之希望。不但是戰爭有需乎鋼鐵工業，即鋼鐵工業亦有需乎戰爭。因爲世界上各種工業，都是怕戰爭的，這戰爭一起，他們通通都要受損失的；惟有鋼鐵工業不怕戰爭，如這戰爭一起，他反因之還要賺大錢的。試以大戰將起之前數年而論，各國無不備戰汲汲，大有一觸卽發之勢！此時之

上，都爲資本家第一之出發點。（Starting Point）他們的製造事業如愈發展，他們的範圍即愈擴大。由無意識的分業，進而爲有意識的分業組織上，系統上，由一個工場而無數工場。其結果，這一種事業，愈爲大規模之發展。」一段來一印證，這資本主義的特徵，我們就更可以明白了。

第三節　資本主義侵略之手段

資本主義是以侵略爲生命的，不單是對於一國內之勞動者爲然，即對於國外後進國未開化國之範圍亦是一樣。但是爲他們侵略的手段是什麼？此實有說明之必要，原來在資本主義的一種組織之下，用以代表國民收入，測定價值，媒介交換的手段，就是一個貨幣制度，而貨幣用來希圖增殖一個事實，實可稱爲資本主義之起源。但是由這貨幣作用之不同，而其名稱即有種種。照這馬克斯所著的資本論之分類，貨幣如用之於生產事業方面，則稱爲生產資本，（Produktives Kapital）如用在商業方面，則稱爲商業資本，（Warenhandlungs Kapital）如用在借貸方面，則稱爲附利資本，（Zinstrages Kapital）這三種資本互相有極密切之關係，決不可離開的，馬克斯爲說明生產之關係而有下式。

鋼鐵工業之發達既半受賜於鐵路，而鐵路政策實爲列強帝國主義侵略人國最露骨之一種手段。前半世紀之列強外交政策，大半銷磨於鐵路利權之爭奪，我們可不消說了，我們只就大戰前大世界通路問題一說，論起這個問題，實爲誘起世界大戰最大之原動力，其最著名的，即德國之企圖修築巴古達（Bagdad）鐵路一事，此爲德國外交上最有名之三B政策。那三B呢？即取 Berlin Byzan-tium（君士但丁堡名）Bagdad 三地名之字首字母作表示。如德國此計畫能實現時，則由德國漢堡經首都柏林土耳其都城君士但丁堡及波斯首都巴古達，可以一直線達於波斯之海灣，此線如竣功後，當繼起爲歐亞交通之樞紐，英之蘇彝士河，必歸無用，爲其領土之印度亦瀕危險，英國爲對抗此種政策，爰有三C鐵路政策之計畫。那三C呢？即好望角（Cape twon）埃及都城加諾（Cairo）英領印度本加爾（Bengal）之首都加加達（Calcutta）三地名之字首字母是也。如英國此計畫能實現時，則由非洲南端可以一直線貫通非洲，經埃及首都及亞拉比亞南部波斯而達於印度，凡英國所有之殖民地皆由此以一鐵路貫通而保持其密切之聯絡。然處於北部之俄國豈能坐視此形勢而不管？於是又於此二種政策，復有二P路線建築之計畫以爲抵抗。那二P呢？ Petersburg. Persia 二字首字母是。如俄國此種計畫能夠實現，則由俄都聖彼德堡，可以一直線直達斯波灣，而收波斯於

之出現，顯此種貨物，不是平空可以得來，實從生產資本變形而來的，故可稱此為貨物資本。此種貨物製造結果，再經一種買賣之形式，資本遂得收回，而原有之貨幣，經此一次生產行程，又復轉形為g′。惟現在貨幣與前所差的，卽在新收回之量中，除原有之貨幣G存在外，尙得有新加之一種利益（g），此卽稱為資本家所賺得之紅利，（Profit）馬克斯嘗稱此為剩餘價值。（Mehrwert）在這個時候，資本家如將所賺得之錢，充作費用，而僅以原有資本從事生產之時，則此種行為，卽稱為單純再生產。（Einfachreproduktion）然在這個時候之資本家，如將其資本與所得利益全部加入，而從事於生產之時，則此種生產行為，當然更形擴張，此種行為，卽稱為擴張複生產。（Erweiterte-Produktion）由是，照報酬遞增法則，這貨物既得為大量之生產，則資本當為無限之增殖，此為生產資本膨脹大概之說明。

至商業資本之增殖，又是怎樣的呢？其循環徑路，大概為

貨幣資本→貨物資本→原貨幣之資本與新賺之資本

如用符號來表示，則為

g——W——g′(G+g)

如上式，卽資本家，以一定之資本（g），而購得工業資本家所造出之貨物（W），又就（W）

(1)從自由競爭發展到獨占。

(2)從工業資本發展到金融資本。

(3)從貨物輸出發展到資本輸出。

(4)從紡織工業發展到鋼鐵工業。

此實為資本主義進步過程之表現此實為轉聯於帝國主義之津梁我們如了解此種概觀，則帝國主義之真象已畢呈於我們之眼簾今日的英美大概具有此四種之條件，我們當視之為完全帝國主義之國家其他之者若日若意或在此發展過程中，或已進到資本輸出與獨占亦無不適於帝國主義之國家也然則未具有此數個條件之國家我們當稱之為非帝國主義之組織我們中國即是一非帝國主義之國家我們可以明白了現在打倒帝國主義之口號已流行於我國我以為此種口號不失之昧於真象之觀察，即失之有語病蓋帝國主義即是一資本主義如我們以打倒為手段，何異欲進而干涉其內部之組織匪特為理論上所不通，抑又為事實所不許所以本書稱為排除帝國主義之侵略，即在矯此弊也帝國主義可以從我國排除而不易打倒，尚望讀者加以注意也，

本章參考書 (1) Lenin 之資本主義最後階級的帝國主義。(2) Hilferding 之金融資本論。

原有資本——→原有資本十利息

如以字表之，則爲　g——→g'(G+g)

如上圖，卽資本家以自己所有之資本（g），經一種借貸關係，而轉借之於他人之手，再由他人之手，經過一定之期間，而償還於原有之資本家。顯此新還之資本（g'）非僅含有原有之資本（G），並且新加有一部分資本（g），此卽普通稱爲利息（Interest）是的，此爲附利資本大概之說明。至此資本之性質，與產生利息之原因，則當於國際投資篇五節中，詳爲論及。

我們由上所說之三種流通行程看來，這資本主義之侵略，就可得而言也。資本主義的侵略手段，就是在工業資本商業資本附利資本之三種循環行程。如詳言之，卽工業資本家是以工場爲中心，商業資本家，是以商店爲中心，附利資本家是以金融機關爲中心，對內對外，而投其資本以一定之時間，經過一定之流通行程行一次資本之膨脹，於是時間無限，流通行程無限，而資本遂爲鉅大之膨脹。可羨的！是這資本家階級由是他們的幸福，遂一天增加一天，可憐的！是這窮而無告之勞動階級，由是他們遂失掉資本關係一天窮似一天他們這一種侵略手段，不單是及於國內而已，卽國外之農業國未開化國，亦皆因此蒙極大之影響，經濟受極大之榨取，於是殖地住民遂漸次降爲無職業的階級，失業

第二節　資本主義的特徵在什麼地方呢？

在資本主義的一種組織之下，必然的發生二個階級之對立，一爲有產階級，（Bourgeoisie）一爲無產階級，（Proletariat）前者一般通稱爲資本家階級，後者爲勞動階級。勞動者的特徵之所在，卽是一切製造上所用的工具，都不歸他們所有，既缺乏營業之能力，又不能直接把自己所具之工作力量化爲實在之貨物來販賣，所以他們爲生活計，只好將自己之力量當作貨物來賣與資本家，以此爲代價而得工錢，由是他們遂不得不仰資本家之頤使，而歸其支配。資本家的特徵是什麼？卽是握有一切製造支配權，以他們的資本來買取勞動力，並一切製造上必需的工具和原料，然後以之投於生產行程而從事於製造事業。而此支配權中，則分成有所謂製造時之管理監督權，製造上一切工具之所有權，皆由資本家一手獨攬，而造成一種階級之獨立。其結果，與此爲聯帶關係之販賣權及賣出後所得利益之處分權，都歸其手內。是這樣看來，各種所有權歸他們，製造權歸他們，賺得的利益亦歸他們，勞動階級毫不得過問之一事，豈不是表示以資本家爲單位？既以資本家爲單位，所以一般呼此組織爲資本主義，（Capitalism）而其特徵，亦是在於此處。再一看馬克斯說的：『比較有多數的勞動者，在同一資本家支配之下，以同時同地而從事於同種貨物之製造的一個事實，不論在觀念上，歷史

一述其矛盾之點。

資本主義第一之矛盾點，卽在於使用機械一事，因爲我們人類自機械發明以來，所需要的貨財，不知增加若干倍，資本家因此得的利益，確是很大。所以機械發明一事，不但是消費者方面之慾望得以滿足，卽資本家所聚斂之資本，亦爲大量，這資本家之目的，可謂如願以償。但其中有一椿事情，很爲他們美中不足的，卽機械具有大量生產之特質一事。馬克斯說的『機械如愈改良時，則貨物之價格必愈廉易，但是同時機械之價格，亦因此愈形昂貴』。由是我們可以知道，凡欲爲機械之製造，這一筆開辦費與經營費，是要很大的。用費既如是其大，而資本家之營業，尙能繼續進行，經濟尙能打划得來的原故，就他實以機械能製出無限之貨物，因此本利都可彙收。是這樣看來凡爲人類不甚需要之貨物，到底不適於機械生產，適於機械生產的，實不可不爲社會上大多數人所需要之貨物。卽大量生產一個事情，對於機械之利用上，實爲不可缺少之一個重要條件。然此卽對於資本家爲不利，何以知其然？因爲資本家是以營利爲目的，對於自己的貨物，照例要賺得多大之利益，才賣出的。掉句話來說，他們最想的，是在製造大富豪所需要之貨物，因爲大富豪購買力最強，只要貨物合意，卽出高價亦在所不惜。然而如從全體社會來看，這一種富豪階級，是極占少數，而占最大多數的，卽爲一般之貧民，是專

貨幣資本→貨物 $\begin{cases}\text{生產上所需一切}\\ \text{之原料工具}\\ \text{勞動力}\end{cases}$ →新貨物→原有資本與新生利益

如以字表示之，則爲　$g \rightarrow W \begin{cases} Pm \\ A \end{cases} \rightarrow W' —— g'(G+g)$

g=geld 金錢	Pm=Produktionmittel 生產工具
W=Waren 貨物	A=Arbeiter 勞動力
W'=新貨物	g'=新得金錢
G=原有資本	g=新賺利益

詳細言之，卽資本家以一定之貨幣資本（G，）來購買一定之貨物（W，）但此種貨物，不是資本家直接用以供自己消費之貨財，乃爲生產其他物件所必需之貨財。如分析之，則含有一切之製造工具原料，（P m）和勞動力（A）等。於是在此時原有之貨幣形態，遂一變而爲一切材料工具之貨物形態，此卽稱爲具體之資本財，此種行爲卽叫資本投下，此種資本，卽稱爲生產資本。由是此種貨物，自經購入之後，一方面在買賣行程中，停止其流通。他方面在生產行程中，則失其原形，而純歸消費。但是此種消費，與普通爲生活而消費有別，是爲生產而消費的，所以同時當促起一種新貨物（W'）

據上面兩種矛盾點看來，一國內社會購買力既因此日漸減少，則其所生產之貨物，當然生過剩之現象，所集中之資本，當然生停止膨脹之現象與至吐出無方投下無地，資本主義根本上之危機於以暴露，則於此時而向外發展求海外市場以銷貨求海外之投資地以銷納其資本，匪特為理論上所必許，抑為事實上所必要，所以投資地與市場之獲得，為資本主義生存上發達上兩個重要條件的原故，我們就可以明白了，我們試一觀近代史，凡關於國際之問題，無不見有投資地之爭奪，與商埠之攫取，所謂利益均沾機會均等門戶開放之名詞，就由此出來了，世界上非資本主義之國家，受其侵略實是不少，我們中國在一部外交史上，自不免受此兩個條件極重大犧牲，如歸納言之，我國之國際關係，大概可以用此二個條件說明。

第五節　資本主義之帝國化

現在世界上，為帝國主義而供其犧牲之國家民族，也不知有若干？我國亦實為其重要之一分子，而我們一部外交史，條約史，實不外為此種精神所表現之結晶體。究竟這資本帝國主義的特徵是甚麼？他們的特徵即是不但對內以資本家為單位，而壟斷一切特權，即對外亦以他們為重心，而使其他

以一定之價格，經販賣之形式，而取得新資本（g'）。此資本（g'）不僅含有原資本（G），並且加有新賺得之利益（g）。如一論道工業資本與商業資本之關係，二者有同處亦有異處，其相同處，卽二者俱使原有資本之新所得爲貨幣之實現化。而相異處，卽在一資本之流通行程，因商業資本實爲工業資本流通行程中之一段，而有其相關處，卽工業資本非藉商業資本不能使貨物化爲貨幣價値，而商業資本又非工業資本則不能爲無限之擴張。是這樣看來，此二者實互相爲用，缺一不可。論起這商業資本家所做事務，原是附屬於工業資本家的，惟因工業既爲大規模之擴張，則工業資本家屬於本身之製造事務逐日益紛繁，於此而再欲兼辦生產與消費二方面相接觸之販賣事務，實事實上有所不許，所以這以販賣爲專業之一種商業資本家，遂從工業資本家階級內分裂而出，應時興起，造成一種立於生產者與消費者間之介紹階級。於是在經濟組織上工業資本之外，又多一商業資本之出現。至關於工業資本之生產行程，因此二種階級之對立，故由製造加工所產生之剩餘價値，亦不能如未分業以前，純歸工業資本家之獨占，實以一定比例配分於工業階級與商業階級之間。二者之關係既明，我們再一論附利資本。甚麼叫附利資本？卽由資本所有者，以一定之資本，借貸與人，而圖賺取利息。論其形式，本與工業商業無關，而在現今資本主義組織上，占有一種特別之位置，其流通之徑路，爲

立。自這帝國主義成立後究竟在世界上發生何種反響？這因實促起國際社會主義運動之發生，近因實促起一空前絕後人類歷史上最可悲可痛的一個歐洲大戰之起陡！

第六節　引起可恐怖的世界大戰發生之罪魁

一千九百十三年之世界大戰，論其發生原因雖議論紛紜，而歸納的實可說爲由國際市場國際投資之爭奪有以致此。關於此，日本大經濟學者河上博士在他所著之貧乏物語書中曾引美國塞林革滿氏(Seligman)的話而加以說明，很可以作本節之參考，茲爲介紹如下：『此次歐戰眞正的主要國家盡人皆知的爲英德之爭霸戰。但這場爭鬥究竟不外起源於經濟上之衝突。這詳細理由，我們固不遑討論，總之英德二國是經過貨物輸出貿易之競爭，而入於資本輸出時代，此卽爲他們生衝突最大的原因，因爲凡國家工業發達到一定程度以上，其所得的利益大概就漸次爲大量之集中了。這資本如爲過度膨脹的時候，凡投資於海外，比投資於國內所得的利益更大，自不待言。所以這貨物輸出與資本輸出，遂成爲現今經濟上一絕大問題，英國在前數十年，卽已達到這個時代，每年因此所生之利息，實爲巨額之收入，以之抵銷貿易輸入超過之損失，尙綽綽乎有餘裕的一個事情，是爲人所共

人民愈形增加減殺而上戶變成中戶，中戶淪爲第四階級之勢斷者，以演成貧富不均今日之世界請看今日之印度人——安南人——朝鮮人——之生活是怎麼樣！我國國民之生活的現象又是怎樣的！豈不是經濟一天迫壓一天的嗎？換言之卽外來之階級富本國之階級窮這根本之理由無他卽由資本家實行此三種之侵略手段，而我們的資本通通被他們搜括去了。

第四節　資本主義生存上發達上之最重要兩個條件

這兩個條件是什麼？卽是前頭說過的，市場獲得與投資地獨占二種。此兩個條件不消說對於我國是有極重要之關係，因爲我們一部國權喪失史大概可以歸納的說是爲他們而犧牲。但是這資本主義爲什麼借重這兩個條件呢？我們不可不說明其理由如下：原來在資本主義的一種組織內，實含有極大矛盾存在，而資本主義之所以能發達到如今尙未呈破壞之現象，實全靠此兩個條件以爲彌縫。如此兩個條件一失其存在時，他們卽有致命傷之慮。論這市場之獲得，是發生於國際貿易，投資地之獨占，是發生於國際投資。而此兩種，又是根據於世界交通之發達人類生活必然的要求，我們固是承認。但是爲我們絕不可忘去的，卽這資本主義的組織，全靠這國際貿易國際投資以爲維持，我們試

之物，凡有一切經濟關係現象，皆可用此說明。然而這市場與投資地，在世界上實爲有限，列強之慾無厭，以有限之物，供無厭之求，不出於爭，將胡適耶？而國家形式，實爲便於爭奪之一種理想組織，國家權力，實爲便於爭奪之銳利手段。所以這二十世紀之國家，實極端爲資本帝國主義化，而釀成前次世界大戰之發生。然則由這種形勢看來，世界各國皆因此市場與投資地而惹起極大之糾紛，而我國亦爲世界中之一部分，究因此受有如何之影響？其詳細我們不可不一論的。關於此個問題，質言之，我國純立於被動地位，列強則立於主動地位。我國爲市場投資地之無條件供給者，列強則純爲投資地市場無條件之要求者與享有者。綜我國一部外交史條約史以觀，實不外此市場與投資地之互相關係。我國之國際經濟現象，實用此可以說明：爲我國條約史上第一個大問題，豈不是首應數這商埠之開放嗎？因商埠之開放，各條約國遂得在該處設有種種之特權，關於政治方面的，則凡居住我國之外人，非我行政權所得取締，非我司法官廳所得管轄，關於經濟的，則凡居住我國之外人，不能受我國之一切財務徵收，外國人所需要之貨物與向我輸入之貨物，皆由一定條約束縛，我國不能自由向之課稅，此僅舉其犖犖大端者。究竟外人何以必定在通商口岸設置種種之特權？則無非爲維持其市場之獨占，但是我國因此實受絕大犧牲。其次爲我國之大問題的，則當數外人向我之投資，其關係之重要，亦不

爲富豪所需要貨物才從事於製造一件事情。關聯與機械大量生產之特質立於相反地位。設如現在社會確是入於社會主義實行時代，而一切生產品皆爲社會各分子所需要之生活品的時候，則其所消費量，必達於極大，在此時就要置數多之機械而爲大量貨物之生產，其貨物亦能盡數銷出，不生問題。然而在資本主義的社會之下，情形却與此大異，大概資本家皆是爲販賣爲賺錢才從事於生產，照他們的本意，本是在希望得數多擁有巨萬之買主，無如世上這一種富豪是極占少數，故爲合此種人之要求，而從事於生產之一事，是不行的。然如與無產階級做買賣之時，此無產階級又未具有大購買力。是機械之大量生產，對於資本主義實生極矛盾現象，此即資本主義矛盾點存在之一。

資本主義第二之矛盾點，即是在資本主義與資本本身之衝突，因爲資本家其所以從事於製造之動機，就是在賺錢。如他們的錢愈賺得多的時候，這資本遂愈得集中，然此種資本之集中卽不外表示此資本階級以外多數之人之日趨貧乏，而生社會購買力減少之現象。社會購買力如一旦減少之時，則生產卽呈過剩。此生產過剩之一事，對於資本階級，不啻是根本之一個致命傷，如照這個樣兒長久不變時，則直當是在自己之發動機上，由自己加了一個止動機，(Brake)何異於自殺政策，此卽資本主義矛盾之二，說明此種衝突之學說普通稱爲消費過小說。(Unterkonsumstheorie)

資三個題目來討論。

雖然，資本主義固然是爲侵略我國之原動力，然實行此原動力的，倘當一數近代之國家。如無此種國家存在，資本主義實無從行起。究竟國家爲什麼要與資本主義當工具呢？則實有其特質在，是不可以不解剖來一看。

本章參考書　（1） Marx. Das Kapital　（2）河上肇著社會組織與社會革命，（3）生田長江本間信雄合著社會問題十二講，（4）河上肇著經濟原論講義。

第三章　現代國家組織之解剖

國家的形式，其算是爲我們全人類共同生活上不可缺乏之組織呢？平心而論，這種形式，在一方面，雖爲人類所必需，而在他方面，却是爲一部分享有特別利益之階級所設，也是無可諱言的。前者已爲一般學者所盛道，而後者，則尚有待於我們之闡明。我們試借啊貢赫碼氏 (Oppenheimer) 說的話來一說明其性質：『甚麼叫國家呢，如從他的形式觀察，就是支配階級課於被支配階級之一種法律制度，如從他的內容觀察，就是上級階級監督下級階級一種財政之組織』啊氏話雖寥寥數語，

國家民族，政治受其支配，經濟受其榨取。然現在凡論帝國主義，必聯帶資本主義，這原故無他，則以帝國主義係由資本主義轉化而來，列甯且稱此爲資本主義發達到極端之現象，我們試一申論於下：原來我們如讀破一部人類史，我們可以了然不論何時何代，無不見有一種階級爭鬥之現象。通常在一國或一社會內大概有兩種階級之對峙。一種階級是立於支配地位，其他一種階級，是立於被支配地位，而相爭的。所以優勝階級，爲欲長久維持他們的特權起見，凡有關於社會一切施設，表面上不管用如何名目，實質上都以此爲一貫之方針而進行的，國家形式，特不過爲保護此種特權最理想之手段。就中國家之特別成爲此種階級保護機關，實以工業革命後爲更顯然，因爲由這工業革命結果，不過僅得推倒前時代貴族、僧侶、大地主之一種特權階級，而一切政治上經濟上之權利，反旁落於第三階級資本家之手，此種革命，可云與貧民無關的。所以由此種精神所成立之國家，名說是以尙自由平等之議會政治爲基礎，而其實，仍不外以資本家階級爲中心，以維持特權階級之利益爲本位的。再由此關係以推而廣之，凡一切對內對外政策，又何嘗不發源於此。是這樣看來，國家是以資本家之精神所組織而成，資本家又是靠國家之保護而立，國家是以他們之維持而向外發展，資本家是以國家爲後盾而到處肆其經濟之侵略，二者遂如影之隨形，息息相依，有不可須臾離之關係，這帝國主義，於以成

的。如從其發生之現象以觀，實最富於濡染性，個人心理。且嘗因此以爲左右。惟其具有此種之特性，則在羣衆之心理現象上，所謂地方的、時代的、民族的之色彩，就隨之發露。

現在我們試一論羣衆心理與社會之關係，本來人類有兩種應付環境之意思表現：一爲理性，二爲感性。然而在我們一部人類歷史上，理性是嘗受支配於感情，其所以發生此種現象之原故無他，是由羣衆心理具有濡染性與雷同附和性，有以致此。惟其爲然，則所謂宣傳主義煽動主義，即嘗乘此弱點，而驅我們於盲從。由是我們一部人類歷史，實可稱爲一種宣傳史。我們人類所恃以爲生活形式之國家，實不外爲製造此種主義的一種工場之國家。結局在人類數千年之生活過程上，強權戰勝公理之事實占其大半。

宣傳之效力既若是其大，我們當一求爲此宣傳主義之原動力，究竟宣傳主義之原動力是甚麼？則有其表裏二面。表面則不外爲大名鼎鼎之教育家、宗教家、道德家，藉其享有之盛名，作社會之先導；而裏面則爲立於支配地位之特權階級。此種特權階級，如從時代而言，在上古爲家長與酋長或其關係者，在中古爲君主、貴族、大地主，在近世則爲大資本家與財閥。表面之道德家、宗教家、教育家等，則嘗承其意旨，仰其頤使，以爲行動。至此種頤使方針，大概務在維持發展其階級之利益，特在表面上，多方

粉飾，使人不覺耳！於是被支配階級，因此皆受其麻醉。一人倡之，百人和之，羣衆心理，於是皆受其感染矣。但是此種宣傳，魔力，終不能永久有效。如一時代之社會生活，尚與其宣傳之觀念相一致時，則該時代之秩序，尚可藉以維持。然一旦如所宣傳之觀念與該時代之國民生活相背馳時，則此時代之政治現象，即將呈劇大之變動。爲什麼要發生此種現象？則不外以所宣傳之觀念，每富於固定性質，而實際生活，則與此相反，極富於流動性質。一固定，一流動，而歷史上治亂興亡諸現象，遂接踵而起，我們由此觀念宣傳之相爲起伏，在歷史上實可分爲三期。

一觀念崇拜期　什麼叫觀念崇拜呢？即對於由觀念構成之一種對象物，不論其內容含有什麼東西？合理與否？概與以盲目之崇拜，有時且以身命殉之而不惜。大概在愈未開化之國家，愈見有此種觀念崇拜風氣之流行。上古家族，部落時代之偶像崇拜，封建時代之君權神授之觀念崇拜，皆爲本期內最有關係之事實。此種崇拜之特徵即是此種觀念之內容，不許自由研究討論的，如爲自由討論，即爲有罪，對於此觀念，只可爲無條件之承認，不可反對，如爲反對，即爲犯大不韙。——歐洲中世之拜督觀念，凡爲反對此觀念而死者，不知有若干人。我國在專制時代之忠君觀念，凡爲反對此觀念而與文字之獄以陷於大辟者，亦不知凡幾！觀念崇拜之威嚴，實可想見！屬於本期內民衆之智識，大概是極幼稚的。

惟其幼稚，當時之支配階級乃能行其愚民政策，竟宣傳之能事，由是在此時代之羣衆心理，遂發揮其感染之特性，而雷同附和一切。惟其雷同附和，而自己階級之受人支配，是不管的，自己階級經濟之被榨取，是不覺的。有時且認賊作父，自殺同胞，如曾左之盡心滿淸是的。受了此種宣傳，硬如像中了催眠術一樣，懵然不覺。這宣傳之效力，如到極端，不待形式上不敢反對，卽心理上亦不敢對此觀念起以褻瀆之念，你看這觀念宣傳戾害不戾害呢，此卽所謂觀念崇拜期。

二自然法則之崇拜期　通古今中外以觀，這反抗運動每隨原動而發生。有一時代之專制束縛，必有他時代之解放要求。上說的觀念崇拜，究竟與人類實際的生活極端矛盾，所以這反抗運動之乘時崛起，要求這觀念崇拜爲合理之說明，亦屬必然之勢。顧此反抗運動，其發端非純基於理想主義之高唱，大半由實際生活之要求。我們試一觀法蘭西大革命社會上所起之觀念，卽是一自然法則，此自然法則之主張，卽是在一平等自由。自由是應前時代君主之專制而興，平等就是應前時代之階級專橫而起，此實爲推倒前時代觀念崇拜最精銳之武器，我們確承認此種反抗觀念，對於打破上古中古一切不合理的以君主專制爲中心的神道設教論神秘論等，確很有大功，不過他們的短處，仍在以此自由平等諸觀念，爲永久的，爲自然的，他們之所以稱爲自然法則派之名，亦是由此而起。殊不知天地

間那有永久不變之觀念存在咧?我們試一指摘其矛盾點:第一他們所主張之自由,所謂契約自由,營業自由,競爭自由,眞算是我們人類全體之自由嗎?前者不過是資本家一方面之合意行爲,那里是勞動者衷心訂結?後者則不外表示社會經濟爲一階級所獨占,在他們階級內始有其競爭自由。至居於中位之營業自由,則不外表示一階級內有其營業自由,與勞動階級是無相干的。可見此種自由是靠不住。其次他們所主張之平等,眞算是萬人平等嗎?不是僅在同階級內有其平等,階級外則無平等,至國外則更無所謂平等。不但此也,他們根本上還有一個大謬點。此謬點是什麼?即常把一會之政治現象來當作一個統治者與被統治者之法律關係,而置歷史上之階級對立於不顧,視階級之利害問題若無覩。其結果,遂釀成世界階級衝突大社會問題之發生。雖然他們之流弊,我們固已得而闡明,而他們之潛勢力,在現在社會仍極爲偉大之存在。不單是爲近代支配社會羣衆心理之原動力,並爲現在國家主義建設之基礎。一般社會,對於他們所宣傳之觀念,仍是極力崇拜的。所以我們呼本期爲自然法則崇拜期。

三科學社會主義之發生期　自這一種自然法則在近代得支配羣衆心理以來,社會羣衆,遂認此爲一種永久不變之公理。其影響之所及,實使第三階級之工商業家代以前之貴族僧侶,而與在社

會上，逐占有最優越之位置，而其他第四階級之勞動者，遂與此相反而成絕大犧牲。前者即所謂有產階級，後者即所謂勞動階級。此種不公平之現象，在空想社會主義派亦嘗倡有以改革之，但因其主張，仍在以承認此自然法則為前提，何異自相矛盾，故其結果終無所建設。然而在社會上占有絕對大多數之一階級人類犧牲，既如是其大，則反抗思想之隨之以起，亦屬必然之勢。彼科學社會主義者，實代表此思想而興的。其特徵，即在一反前時空想社會主義之主張，而立腳於實驗的、崇實的之生活，以客觀歸納之方法，而觀察社會之現象。由是這社會進化之的確的動機，遂得闡明。纔知道在人類歷史上，有階級爭鬥一個特別現象之存在，而階級之所以相衝突，則實基於各個階級之利害關係而發生的。自此學說一出，即博得社會上大多數勞動者之同情，與社會群衆之心理，不謀而合。換言之，即他們心內所欲表現的，皆由此派代與表現。此種心理，遂在今後之社會，將漸次占有其勢力，國際勞動團體之開始聯合，實不過為此種心理發露之一端。在心理發展過程上，此三種思想既明，我們再一論此三派之關係。

此三派思想究竟有什麼關係呢？則有其互相因果。在昔迷信時代，豈非以觀念崇拜相號召？然其後卒以不合社會生活實際之要求而惹起反動。此自然法則者，即代表此種反動思想，而為打倒觀念

崇拜之原動力的然自工業革命後，此自然法則，遂成爲擁護資本家階級之學說，而以勞動階級爲犧牲卒之，終惹起社會貧富不均之現象，而促科學社會主義之發生。此科學社會主義者，實爲否認此自然法則所表現之思想，而以解決此貧富不均之問題爲自任的。然則是這樣看來，觀念崇拜，實爲促此自然學派發生之因，而自然學派實爲觀念崇拜所產之果。自然學派實爲促此科學社會主義發生之因，而科學社會主義，則爲此自然學派所產之果。有原動必有反動，有因必有果，如譬斯處，我們就可以明白了。現在我們再一論由此心理，在人類歷史上所演成國家現象之歷程。

第二節　以社會心理爲背景的國家之史的發展

我們人類自原始以來，關於這政治現象，照這賀浩斯氏（Hobhouse, Leonard）所說：「這國家實可分成三段，第一段之時代，是屬於血族關係，（Kindship）第二段之時代，是權力關係，（Authority）第三段之時代，是公民權。（Citizenship）」如與我們上面所說社會心理之發展過程相印證，則在觀念崇拜之時代所表現之於政治現象的，大概爲血族關係與權力，其次在自然法則崇拜時代所表現之於政治現象的，大概爲公民權，今後則爲否認此公民權段，而入於社會主義實行

之時代。我們如欲一解剖國家之異象，則不可不概觀國家之史的發展，尤不可不一略說國家之起源。

一國家之起源　國家之起源，如照賀氏之學說，最初實由於血族關係而移於權力關係的，因爲人類在原始時代之集合形式，實在於以營共同生活爲基礎之血族團體，但是這血族團體不止一個，同時常有數多同樣團體之存在。所以他們由這一種互相之接觸關係，發生兩種現象：一爲團體協和，二爲團體鬥爭。如數多異血族團體相爲協和時，則開始爲羣與羣之結合。如數個異血族團體相爲爭鬥時，則成爲羣與羣之衝突。顧此種鬥爭與協和，皆爲關係一羣極重大之事件，實不可不有其執行之人格存在，同時執行此種事務之人格，則必有其權力之行使，此爲對外關係不可不然。而對內關係所謂共同生活資料之均分，一羣間治安秩序之維持，此種人格，此種權力，亦實有存在與行使之必要。於是國家所需要之權力關係，就由此發生了。在血族團體時代，執行此權力之首領，即爲家長在遊牧時代，即爲酋長。在有國家時代，即爲君主。此三種形式中，惟國家形式最合於爭鬥之用，而權力實爲國家成立之要素。所以權力關係，稱爲國家發生時，必有之現象，亦無不可。

二君權神授時代　馬克斯說的：『我們人類之歷史，實不外一爭鬥現象。』所以不論何時代何國家，這爭鬥現象，雖有種種之不同，而在實質上，則不外一征服者，對被征服者，或支配者，對被支配者

之政治關係。如從經濟現象觀察，即經濟榨取階級，對經濟被榨取之經濟關係。此諸關係中，我們可以抽得出一個通則，即已立於支配地位的階級，則常想永久享有其特權，而立於被支配地位的階級，則常圖反抗。反抗不已，在前者預防反動的手段之講求即不止。然此種手段，大別之可分爲形式的，精神的二種。前者即爲警察之取締，後者即爲觀念之宣傳。不過警察取締之力暫而顯，只可及於人之行爲。觀念宣傳之力久而隱，實能深入人心。故凡支配階級雖有極不當之利得獨占，而一經觀念宣傳後，他們便以極合理之樣子，顯於表面。於是被支配階級，不特不能反對他，且從而維持他。其結果，他們這一種特別地位，遂得久遠維持於不敗。我們試一看國家發展之歷史，最初爲家長團體時代與酋長部落時代。則有偶像崇拜之宣傳，而以家長酋長爲祭祀之首領，使其他之人不能覬覦其位置。其次則爲封建時代與君主專制時代，即有君權神授說觀念之宣傳，（The devine right theory）以爲君著係受命自天，非衆庶可能妄冀非分。自此種觀念宣傳後，凡家長酋長及君主並與他們有關係之階級，皆帶有一種神聖不可侵犯之威嚴，觸之即若犯大不韙。爲什麽他們具有這樣威嚴這一種偉大之權力，究由何人所付與？則不外一般衆心理之翕服有以致之。

三僞公民權僞平等自由主義之支配時代　觀念崇拜之不適於人類實際生活，我們已於上面

說過。所以早晚總不免一崩壞運命。但是應此而起的，從社會心理上面來說，卽爲自然法則之崛起。但從國家之史的發展來看，實爲公民權之發生。換言之，卽近代我們人類歷史上一大特色之議會政治之出現。這議會政治是以甚麼爲基礎？卽表面上雖以自由平等主義之政治思想爲基礎，換言之，卽以公民權具體之概念化爲基礎，而其實際的性質，不過爲支配階級對被支配階級榨取之武器。他們所謂代表權眞爲國民全體之代表嗎？不是，他們是僅以代表資本家之利益爲天職。他們所定的法律，是眞爲維持一般民衆之公安嗎？不是，他們是僅用之以維持資本家優越之位置。他們對外的方針，是眞決定於國民外交嗎？不是，是僅隨特權階級之頤使以爲行動的。然則據這樣看來，他們所謂決之於公民權，所謂立脚於平等自由主義，實不過一僞公民權，僞平等自由主義。無怪乎引起社會主義之國家，將有代此而與之勢。

參考書　（1）Oppenheimer, Franz. Der Staat　（2）Hobhouse Leonard J Social Evolution　（3）大山郁夫著政治之社會的基礎（4）長谷川著現代國家之批判（5）今中次麿著政治學

第四章　資本帝國主義在我國之史的發展

資本帝國主義的性質與由他們所建造之國家內容，我們已於前數章得明白之解剖，現在在本章內應該來研究他們在我國之發展情形。論起這資本帝國主義之侵入我國，自道光時代至現在，已垂八十餘年，不過開侵略急轉直下之端的，實為中日戰爭。因我國在中日戰前，尚為世界之一龐然大國，威勢虛張，各國縱有野心，亦相制而不敢發。不意甲午一役，割地賠償，積弱之勢，遂大暴露。於是列強各羣起角逐，幾陷我國於瓜分運命。

是這樣看來，中日戰爭之於我國，關係極為重大，在我國外交史上，實應劃為一特別之時期，此為我們不可不知的。現在我們試一略述我國外交大概情形，我國對外交涉，早有歷史，一六八九年之中俄尼布楚條約，實開我國對外交涉之端。其後於一八四二年，與英國鴉片戰爭結果，歸我敗北，又有所謂南京條約之締結，與以前之中俄條約遙遙相對，對於我之鎖國主義，實生重大變化。然前者對於我，則為有利益之外交，而後者則為我國受外國資本帝國主義侵略之始，一破我數千年妄自尊大之習，遂使英國與我立於平等地位。自此以後，本條約之在我國，亦發生重大影響，所以綜合我國之外交事情而論，從阿片戰爭到中日戰爭為一期，中日戰後，經日俄戰爭，入於民國，為第二期，從民國元年以到

現在，爲第三期。

（一）北方之俄國　十六世紀之末俄國哥薩克之酋長越裏海以非常之勢而經營及於東方，百年末滿，而其勢力早從黑龍江畔而及於滿州北部。那時入據中夏之滿清見國內之亂事行將鎮定，遂舉兵而擊破俄軍，遂有前述尼布楚條約之締結。其後於一七二七年關於通商居住等更與俄國有恰克圖條約之締結，中俄之交涉，由是日趨頻繁。

（二）南方之英國　俄國與我國係境地毗連，故與我國交涉常在於北部。然英國則以海道爲與我通商惟一之徑路，故與我國交涉之地常屬南方。計與我通商最早者，有西有葡。英國比此二國稍遲，約於十七世紀之初，始以廣東爲根據而從事於通商。從十八世紀到十九世紀，該國在我國之商業，日臻繁盛。但是此不過爲普通一種商務之發達，由我尚未有何等利權讓與之事。所以在此個時代之英國，尚處於我國種種制限之下，無何等之積極活動。然而無端的以鴉片戰爭使我與之爲南京條約之締結。

自此條約締結後，我國國際地位，因之實受重大之變化。其他列強，均援利益均沾條款和我有數多通商條約之締結。開首的爲英，其次爲法爲俄。及於一八九〇年，德、丹、衛、美、西、意、日、奧皆與我結約通

商，所謂我國之鎖國主義遂大遭打破，而生各國對我國之複雜的國際關係，以上爲屬於第一期之大事。

（三）我國和日本　我國和日本的關係，當時曾量不親，至近代之交涉，實以一八七八年之中日通商爲嚆矢。其後兩國以朝鮮問題，遂有中日之戰。戰爭結果，以遼東半島之割讓，遂惹起三國之干涉。此三國即俄德法是也。俄實爲主，德法爲從。其干涉結果，我雖以憑藉外力，得索還遼東半島，然因此所蒙與外國之利權報酬，損失極大，其最著名的，即由我和俄有加西利條約（Cassini）之締結，而許俄以中東鐵路之建築經營權。此實啓各國以利權角逐之機會。

（四）列强角逐之概勢　自俄得志於我國後，德國首先在山東藉口於教士之被殺，遂以海軍進佔我國之膠州灣，並向我要求得山東膠濟鐵路之建築經營權。同時俄國更進而從我租得旅順大連，以爲極東軍事之根據地，使該國所經營之西北利亞鐵路，經中東鐵路得達南滿，以逞其南下侵略之雄圖。法國爲便於向我之雲南廣西發展起見，遂和我國有廣州灣租借條約之締結，並進而獲得滇越鐵路之建設權。英國爲抵抗俄國之南下政策，遂向我國有威海衛之租借，京奉鐵路建築權之獲得，長江流域不割讓條約之締結等。日本在福建與此先後，亦爲同樣之要求。這一種分割形勢，多起於一

八九八年及一八九九年間。我們試一觀本期內資本帝國主義在我國發展之大勢。俄國於此已併有西比利亞全土，以席卷之勢而南下。德國則以山東為根據，而漸擴張其勢力於中原。法國則以安南廣州灣為根據，而伸張其勢力於雲南兩廣。於英國則不但有壟斷揚子江流域一帶之形勢，並且於南以九龍香港為中心，而進窺兩廣。又於西以緬甸作根據進窺雲南。於是在雲南廣西英法之形勢日相衝突，而有英法之協約。在京奉俄英之勢力日相錯綜，而有英俄之協約。此皆為調劑此衝突情勢而締結的。質言之，即一變相之分贓條約。

（五）列國協商之發端　美國自與我國通商以來，常持領土不侵略之態度，對於我國曾無何等苛刻之要求。於一八九九年九月，由美國向各國以門戶開放機會均等為提議，換言之，即主張在各國所定之勢力範圍，凡關於各條約之通商航務，應受同等之待遇。此種提議，在我國雖仍為單方義務之負擔，而實較其他各國常向我要求的進為公平。故當時列彊未便反對，皆相率一致表示贊成。此實開各國協商之端緒。如從經濟上而論，即以前之各國，皆為獨占的，排他的，競爭的。然自茲以後，即漸變為合同的，妥協的。庚子事變聯軍入京，俄國則藉鎮壓土匪為名，而進兵佔據滿州一帶，大有久假不歸之意。各國都恐其勢力之不平均，於義和之際，羣思有以遏其野心而未果。嗣後英德協商成立，議協

商即備作抵制俄國而以保全我之領土爲要件者，其次日英同盟亦於一九〇二年成立，對於美國會爲提議之門戶開放機會均等二原則，方始爲明文之規定，同時並向各國通告。由俄法二國有同意之回文，於是門戶開放機會均等二項，始爲各國共同承認，各國前此所採之領土分割政策，至此遂不得不變爲協商政策，成領土保全政策。

（六）日俄戰爭和諸協約　俄國自以旅大爲軍事根據地後，極東侵略之野心愈熾。不但欲囊括滿州於其範圍內，並且對於朝鮮亦思爲版圖之拓殖。日本見利害之及身，遂向俄國有滿州領土之應尊重，及朝鮮之應讓讓爲提議，皆被俄國拒絕，他們遂不得不訴之於武力以求解決。戰爭結局，海陸均歸日本勝利，於一九〇五年，媾和於波池瑪斯（Portsmouth），而俄國之野心，遂不得逞。是年第二次日英同盟成立，其次日法協商，日俄協約，日美協約，相繼成立。計自美國爲二個條件提議以來，列強對我國之分割形勢，遂漸次停頓，日俄戰後，各國遂不得不一變其領土侵略，而爲經濟上之掠奪，即對我國爲最有利之投資，間接藉以扶植該國之勢力，就中尤以鐵路利權之爭奪爲最劇烈。

（七）經濟的競爭　各國在我國最競爭得厲害的，當首數建鐵路，已於上說過的。不過各國最初對我之鐵路政策，實以獲得鐵路之直接所有經營爲主眼，縱有時向我爭爲路款之借貸，而其實仍

注重管理權之獲得，並以擴充其政治上之勢力。然自日俄戰後，各國遂一變而單爲投資權、及材料供給權、技師採用權之獲得。其所以各國驟變此方針之原因，則以此時我國民之愛國運動，殊形激烈，排外主義，亦復盛行，我國前此失與外人之利權，在本期皆得漸次收回，此形勢直繼續至於革命，此爲我國國際關係第二期之情形。

（八）革命後列國對我之形勢　自武昌革命軍起，各國爭思乘我之內亂而一逞其野心。俄國遂幫助外蒙以獨立，於英則以保護商人爲名而進兵西藏。其他之列强，莫不爭逐於利權之獲得。而在本期內應爲我們注意的，即列强在我國鐵路利權獲得之運動一事。此雖應於後列專章討論，而由我們可以概括說的，即由此產生國際銀行團之成立，此實爲今後各國對華行經濟侵略獨占之一個總機關，在我國經濟界上，可算一個重大事件，然此團體成立未久，即有歐戰大戰之發生。

從歐戰到現在，對於我國新發生有幾個重大事實，爲我們不可不一說的，第一是民四年日本向我爲二十四條之提議，此爲五九之國恥事件，想大家都不會忘懷的。因有此條件，才釀起我國在巴黎會議代表之退席，才有所謂山東問題之發生。其次爲民十一年華盛頓會議，我國國權恢復諸運動。如外國郵政局之撤廢，稅案之通過，青島之收回，中日交涉懸案，日本之自動的撤回等，對於我國皆可云

有相當之成功。惟爲我們所歡然的，卽是各國原則上雖甚贊成，而一至實行，則率皆以我國內亂秩序未復爲辭，遲遲不與，所謂名至而實不惠。其最顯著的，卽各國之拖我增加關稅是。法國且以金佛郎案爲此之交換條件以脅我。我們應知道在資本帝國主義之下，他們那有好心對我們？最後在外交史上，可算特色的，卽我同德俄恢復邦交一事。德俄在歐戰前，本在我國取有治外法權及不平等關稅權，然自俄國革命德國敗屈，皆與我另結新條約，而爲平等的互惠的諸規定，我遂由不平等地位進而與之爲對等地位。此對於我之國際地位實生重大之影響。因爲我國將來，如內政稍見整頓，卽有例可援，向其他各國爲改約廢約之提議。

總之，我國之國際地位，與中日戰爭，歐洲大戰，皆有重要之關係的。因在中日戰爭前後，一方面正資本帝國主義氣吞世界之時，而在他方面則爲我國國際地位一落千丈之秋。然自歐戰終結，世界之資本帝國主義遂有趨於崩壞之勢，而我國所受之壓力，則反較前減。但是此不過爲他們疲於戰爭，創痍未復之現象，如他們一旦元氣恢復，則捲土重來，亦是意中之事，須知我國今無樂觀路可以走，可走的，只有奮鬪之一條路！

參考書 （1）吉野作造著列強在我國之經濟關係

第五章　我國條約的性質之分析

我國的一部條約史，實一個國際資本帝國主義侵略的結晶體。我們如欲研究他們在我國之侵略的情形，則對於我國條約之性質，是應加以分析的。惟我國條約是由一般條約演繹而成，所以我們爲容易了解我國條約計，對於一般條約實有先述之必要。

第一節　一般條約之性質

甚麼叫條約？即國家間所締結之契約。詳言之，即二個或二個以上之國家，以契約創設一種權利義務之關係，並使之或爲繼續、或爲變更、或爲解除，消滅之一種互相遵守之共同合意行爲是的，其形式則有種種如下。

（1）條約 Treaty

（2）約定 Convention

（3）協約 Agreement

(4)宣言 Declaration

(5)議定書 Protocols

(6)外交通牒 Diplomatic notes

以上雖有六種之不同，而其性質與效力，是無異的。此外尚有三種，即

(7)追加條約 Supplementary Convention

(8)別約 Separate Articls

(9)續約 Addtional Convention

此為解釋本條約正文而或加以變更，削除及補遺等纔發生的。至其性質與效力，亦與本文毫無差異。

上說諸條約中，我們可照其契約事項所含的性質而得分三種。

(1)政治條約 Politische Staatsvertrage

(2)社會條約 Sozale Staatsvertrage

(3)經濟條約 Wirtschaftlische Staatsvertrage

政治條約：是關於政治之問題，如媾和條約，平和條約，中立條約，同盟條約，保護條約等。社會條約，

是關於社會公共之問題；如歸化，犯人引渡，衞生同盟，獸疫檢查，工業所有權保護，著作權保護，紅會，度量衡齊一等。經濟條約，是關於經濟上之問題，如通商、航海、領事派遣、貨幣融通同盟、交通聯絡同盟等。

第二節　通商條約（Commerce Treaty）之性質

國際間一切條約，大概以上說二種，可以概括得完。但是，現在我們更應該討論的，尙有一種通商條約。此通商條約，本來從性質上看來，不過是屬於經濟條約內之一部分，然從現在國際間之實在狀態觀察，這通商條約，實占重要位置，因爲他所包括內容，不但關於國際間一切交通、住居往來、貿易、營業，並且常關於領事派遣之政治問題，及其他之漁業航海問題。所以我們實有研究其內容之必要，究竟他的內容是什麽？通常分爲六種。

(1)關於通商航海之自由條項　通商條約之主要條項，第一就是關於通商航海之規定，大概是由二國或二國以上之國際關係而成的；但是我們應注意的，卽通商航海之自由一語，係爲對於國際之航海通商，不加制限之意，不可作爲免除一切關稅解，係示兩國間通商航業有其自由，決非可作不論港灣內地都可航行解。

(2)關於住居營業旅行之自由條項　在一國通商條約中，常載有他一締約國國民，凡關於一切入國、居住、旅行、營業、動產、不動產之所有承襲、並訴訟等，皆有其自由。但是此種自由，不是絕對無限制的，常有一定之範圍存在，關於此，常有兩個大原則。

(1)承認他國民之在本國，與本國民有同一之自由。

(2)承認他國民之在本國，與最惠國民有同一之自由。

此二種待遇之有等差，常視二締約國間文明程度之如何爲定，大概在文化程度略相等的國家，是屬於第一種的，不相等的國家，是屬於第二種的。現在國際法原則，雖取平等主義，但是屬於例外之不平等待遇，亦自不少。試以民法而論，關於外人土地所有權一項，大多數國家，是以法律或其他條例禁止的，其餘如鑛山所有權，船舶所有權，亦是受限制不小。所以從大體觀察，雖覺似內外平等，而實際上，外人常比本國人立於不利地位，但是在貧弱國家，却與此相反，外人之來於本國，凡關於一切住居、營業、旅行等，反較本國人立於優越地位，我國現在情況，即是屬於此類的。

(3)關於納稅及其他義務條項　租稅之負擔，在國際間又是怎樣的？原來在國際間之權利義務關係，是以平等爲原則的，所以這納稅義務，外國人與本國人一樣，也是一律應平等負擔，即是一切

租稅、公用、償公債、軍用徵發等，均應照本國人一樣完納，惟至於當兵義務，常對於外國人，加以免除，此爲國際間一般之慣例。

（4）關於關稅之條項　甚麼叫關稅？不外指進口出口諸稅而云，在現今通商條約上，關於此，都有一定之規定的。但是，在今日各文明國中，通過稅，不消說是已免除，就是出口稅，亦多不抽，只抽的，就是一進口稅。所以在條約中，有規定之必要的，亦祇有進口稅一項。然在財政不充裕之國家，三項稅並有徵收，亦屬不罕之事。

（5）關於最惠國約款之事項　最惠國約款，在通商條約中，實占重要位置，我們亦有說明之必要。甚麼叫最惠約款？（Most favored nation Clause）此種條款，在世界外交史上，在我國的條約史上，實有其特別性質。原來這項條款，因他規定的地方之不同，而條款亦有種種之差別。大別之爲歐洲式與美國式。然此爲形式上之區分，而實質則不以是而異，即是兩締約國中，不論何一國，如以後給與第三國的利益，多是本互惠條約所規定時，則締約國中之他一國，亦應得均沾此種利益。我們從條件之有無，可分三類如下。

（1）有條件的最惠國約款

(2)無條件的最惠國約款

(3)單純的最惠國約款

無條件之最惠國約款是什麼?即兩締約國,不問有無特別條件之交換,如締約國一方,有給權利或利益於第三國時,則他一締約國,當然可得均沾之一種規定是的。什麼叫有條件的最惠國約款?即締約國之一方,如不取何種之報酬交換條件,即給權利或利益於第三國時,他方之締約國,雖然可得均沾,然如以相當報酬爲條件,而讓渡權利或利益於第三國時,則他方之締約國,如不照此爲同樣報酬之提供,則當然不得均沾之一種規定是的。什麼叫單純最惠國約款?即是報酬條件之有無,皆不具體規定,只規定兩締國,應互相受互惠同樣之待遇是的。其次從義務之負擔者之相異,又可分爲二類。

(1)雙方的最惠國約款 mutual Clause

(2)單方的最惠國約款 One side Clause

什麼叫單方的最惠國約款?即二締約國中,只有一國能享有他一締約國給與第三國之權利或利益,而雙方最惠約款,則與此相反,而爲雙方締約國均有同等享有任何一方給與第三國之一切權

利與利益。第二項我國是最應該注意的；因爲我國條約，關於此項甚多。

第三節　我國條約之特質

一般條約之性質既明，我們再進而研究我國之條約。我國條約，如從一般性質而論，也不外有關於政治的，有關於社會的，有關於經濟的。再以我國之通商條約而論，也略具有前述五款之條項。然我國條約，於此一般性質之外，尙有其特質地方，此則由受國際資本帝國主義之侵略結果使然，其詳自應於後論究，茲惟畧其概要。

（一）我國條約表面上，雖若由二國雙方合意之行爲而成，而其實，純由二國大多數國民之合意行爲而成的是很少。　我國自有淸以降至民國，與各國結的條約却是不少，然可以概畧的有三種：即平時條約，媾和條約，通商條約是的。媾和條約因我國大抵立於戰敗地位，故此種條約之締結，實由受戰勝餘威壓迫使然，非可視爲我國國民之合意行爲，例如天津條約，馬關條約等。平時條約，雖爲平和時代所締結，似可云爲合意行爲，但總是我國弱，他國强，勢力甚形懸殊的。勢力既形懸殊，則他們之對於我，總不外以利誘，以占脅，才結此成稱條約，是這樣看來，平時條約，在我國占有國民之合意行爲的，

仍占少數，例如各種借契合同，鐵路借款合同等。至通商條約，雖是可以看成我之合意行爲，然此種合意，實我國那時官吏不健全時意識之表示。換言之，實他們昏庸的意識之表示，如通商條約中之關稅協定條款，內地航行權之許與條項，通商口岸之工業製造權之許與條項等，皆不外此種不健全意思之表現，經濟上之無常識，其堪令人痛恨，何能稱爲國民之合意行爲？不但我國民之合意行爲甚多不見而已，卽在我國條約上亦不能稱爲外國大多數國民之合意行爲，因爲此種條約，大都是由外國官吏與我締結的，而此官吏實爲其國資本家階級之利益是圖，務使我國條約與其國資本階級以大利。至對於一般國民，因此條約，有無休戚，則非其所顧。其有二三國，雖定有凡條約須經議會通過，始生效力，假若國民之合意行爲，然此僅就表面上之觀察，如按實際言，則現今之公民權政治係爲保護資本階級之手段，所爲代表國民之議員，不過是資本家一個之傀儡，以資本家之利害爲利害。故凡條約須有利於資本家階級者，方與以通過，如不利於該階級，則無論對於全國大多數國民，有如何大利，亦不與以通過。是這樣看來，我國條約，就連外人方面，也不算稱大多數人之合意行爲，那末，我國條約，有無遵守之價值，就可以知了！惟近時中俄恢復邦交之協定，甚可稱爲雙方之合意行爲，此則不能不視爲我條約史中之一個例外。

（二）我國條約內容所包括的，實較他國條約爲廣大。　從來稱爲國家條約，這章程與合同是不在內的，因爲在這各種章程合同中，有些是由一國政府與他一國商人爲私人之關係而締結的，有些是爲使自己國民便於遵守而規定的。前者是爲私法關係，後者是爲內國法關係，與在國際上絕對有束縛雙方力量之條約，是有區別的。而一至於我國則不然，凡與外國商人所訂立之各種合同，與自己所規定之章程，無不含有絕對束縛之性質，強我以必遵守。試舉具體之例來說，借款合同，名雖爲由我國政府與他國私商之交涉，其實與該國政府之交涉是無異。其次如內水航行章程，開設商埠章程，名雖爲我自由制定，其實制定前須徵外人之同意，制定後又不能自由取消。是這樣看來，我國條約除正式二國間所結條約外，凡一切章程合同皆含有條約之性質，可當作條約看的，所以我國條約內容，實廣於他國條約。

（三）我條約上外人之特權　在我條約上，外人之特權，雖有種種，歸納之可分爲二，（一）爲無限制之治外法權，自外人在我國有此設定，而我國之行政司法權，即受若干之限制。（二）爲單方最惠特權，即外人對我爲絕對之權利享有者，我則爲絕對之義務負擔者。

以上爲我國條約具有特質之地方，至各國和我之關係，照經濟情形可分三類。

(1)與我經濟關係最大的

(2)與我經濟關係平常的

(3)與我毫無經濟關係的

我國和外國之關係，有約國共達十七國之多。那些國與我國有重大之經濟關係咧？即庚子議和條約所載之英德法俄美日本和蘭比利時西班牙奧意等十一國。但俄德自大戰後，已與我爲同等條約之締結，故現在屬於此類的僅有九國。那些國與我經濟關係平常？即丹墨葡萄牙瑞典三國，此三國雖未列於前項條約中而簽押，但依其規定，直接尚可受損害賠償之益。其他如巴西祕魯墨西哥等，因其與我在經濟上未有何等之利害關係，所以屬於第三類的。此十五國皆在我國享有特別之治外法權與特別稅權，在我國儼成一個優越階級，所以我們稱之爲不平等國。

參考書(1) T. Z. Tyau. The Legal Obligation arising out of Treaty Relation between China and other Country (2) G. M. Fisk International Com-mercial policies (3)津村秀松著商業政策(4)國際條約大全



第一篇　商埠論

商埠就是一經濟市場，在國際經濟上，實占重要位置，因爲一中心而活動的，有自開商埠他開商埠之別。自開商埠即是爲本國界交通、及貨物聚散、旅客往來之用。但其精神所重處，即是凡關於國爲本位的。他開商埠則不然，其性質仍爲供世界交通貨物聚散、於商埠一切之組織、及稅則等事，則與前者成反比，而以他國之利牛屬於前者，而後者之例，即爲我國所開之商埠。

商埠在國際經濟上所占位置，我們由上所說，就可以知其大策，國家如無一定之商業政策以保護之，則所開商埠，不特無益而不可不一溯各國所行商業政策之大要。其次商埠究以何因而爲們在學理上也是應該知道的。第三我國既爲他開商埠，則有他開既明，以後尙有與商埠有重要之關係的一個關稅問題，我們不可

第一章　世界商業政策之概要

自十八世紀以來，由這機械發明、交通發達、航路發現三大事件發生後，在我們人類歷史上，在世界商業史上，實可劃為一時期。因為在此以前之各國民的交易，不過是鄉村交易，都市交易，國民交易，至大不過一國與一國之交易而已。然在此以後，國民間之經濟現象，遂不同了，遂由國民經濟而進為世界經濟與國際經濟之交易。在世界商業首先執牛耳的，就是西班牙葡萄牙二國。此二國衰後，繼之以荷蘭，荷蘭以後，始為英法之爭霸，終為英國之獨占，於是而有英德衝突，世界大戰之發生。結局，誘起美國之崛起，將來商權之競爭，鹿死誰手，尚未可逆料。然而不論何時何地，各國皆有一貫之商業政策，因他們商業政策之不同，及於我國之影響亦有異。各國第一期之商業政策是甚麼？即是一重商主義，我們當於下討論。

第一節　重商主義　Mercantil System

甚麼叫重商主義；可分成二種說明：第一是保護工業說的重商主義，第二是國際貿易均衡說的

重商主義茲分說於下；（一）保護工業說的重商主義。什麼叫保護工業的重商主義？如論他的特色，卽是把對外的商業政策來看成國民政策，商人所得的利益，就是儼然與國家所得的利益是一樣。所以在政治上，經濟上，全是利用國家權力來促進他的發展，也就是為這個原故。此種政策如屬於極端的時候，只要有利益歸於國家的時候，就當是國富之增加，凡有利益為他國所得，就是國家之損。在那個時代，這一種觀念是很可支配社會的，雖是流弊甚多，而促進本國實業之發達的功績，卻是不少。其促進手段有二：（1）是消極的保護。（2）是積極的獎勵。我們先就第一種來說消極的保護政策是甚麼？卽是使一國之商業權航海權歸於一國民之所專有，而國家常有保留其權利之責任，對於外國人一律禁止其所有。縱有不取禁止主義的國家，亦嘗以立法手段，而務給外國人以不利益。英國一六五一年之航海條例，卽為此類之代表。同時又有所謂實業之保護，其特徵卽出口入口禁止制度之發布，（Prohibition System）或例外亦可以為輸出輸入，但是須課以極重之稅。甚麼是他們所禁止；所課重稅之輸入貨物？卽是屬於本國有發達希望之工業製造的貨物，而因此保護之力直接可以保持市場之獨占，間接可以促其健全之發達。甚麼是他們所禁止所課重稅之輸出貨物？大概是屬於本國有發達工業之原料，或補助材料，而因此保護關係，該工業種業所需之材料，遂得為廉價之採買，而

製造費於以減少事業可望蒸蒸日上。消極保護既明，我們再一論其積極的獎勵政策，他們特徵，即是由政府對於自國有望之出口事業，賜以出口補助金，一以增進內國工業之發達，一以助長海外商業之强盛，此即是重商主義第一種之說。(二)國際貿易均衡說甚麼叫國際貿易均衡說？他們的出發點，就是在禁止金銀出口，因爲當時他們的理想，是以一國之富足與否，全視一國內存儲現金之多少爲斷，這一種潮流所趨，他們都以極力增加貨幣，保存貨幣於國內爲能事，而由此種思想見之於貿易的，即爲國際貿易均衡說，我們試一舉其要點，即是如入口超過出口之時，即在貿易均衡上爲不利，因爲對於出口入口物價上所生的差額，不可不以貨幣來支償，所以本國貨幣遂流出於海外，而國內富力即有損失之憂。反之，在貿易均衡上，如出口超過於入口時，即爲國內正貨之增加，而國富就因此膨大。他們這種主張，是顯然視國外商業較國內商業重要，即是以國內商業不過是僅爲着起國內貨物之移動。反之，這對外商業，實有使國富消長之力，此就是重商主義最概略的說明。總之重商主義一言蔽之曰，在那個時代，各國之執政者，始終持干涉的態度，流弊所極，實足陷國內外商業於不振，而終以引起自由主義反對派之反生，然而爲我們切不可忘的，即重商主義在保護實業之發達上，實爲一種不可缺之制度。加之他們的施設，實爲現在新重商主義之前身，對於近代國家有重大之關係，現今之保

護關稅政策，航海條例，無不發源於此的。

第二節　自由貿易 Free Trade System

照以上說來，這重商主義之精神，是獨占的，排他的，鎖國的，弊之所極，終引起一種反動勢力之發生。其可稱爲代表的，卽爲亞丹密司（Adam Smith）他說的：「照這重商主義的主張，如以一國貨幣所有之多少，來作國富增減之標準，其爲錯誤，在稍有經濟常識者，皆能辨知。原來這貨幣之作用，不過是單爲一種媒介交易之手段。至國富之多少，決不是可以據媒介物量之多少而定，是要依生產享樂貨財供給力之多少才能定的。」自這個見解一倡於世，遂使當時之經濟政策，翕然一變，僉以增進國富，係在於極力增加資本與勞働力，以圖生產財享樂財之增加。然如仍照從來所行之方法，以貿易均衡之利不利爲測一國富力之標準，並且於實業上加以人爲的妨害之手段，此目的仍是不能達的。如欲達此目的，則非使他們自由選擇有利益的地方有利益的職業，而從事於生產經營不可。因爲在世界上之原始工業手工業，屬於自然分業（地理的分業），甚多有些生產品在本國製造無利，而由外國輸入的有些生產品，外面輸入無利，是屬於本國生產的。所以在此種時候，如一國政府充分賦

與一般人民以自由，不加以干涉，逼生產事業自能爲長足之進步。總之我們人類在內國經濟時代，都是對於所需要的貨物，以便利價錢能買進的就買進，對於所欲賣出的貨物，能以最高價格賣得出的就賣出，此種事情，差不多爲我們最盛行之習慣，不特無人反對，恐怕爲我們人人所認爲正當。然則苟以此事擴而充之，應用之於國際經濟，有何不可，有何不適當？以上所說，就是自由主義一派主張的概略，但是此皆爲學者之主張，而眞正入於實行的，則首數英國經五次改革，這種制度才算確立了。五種改革例爲甚麼？卽是一八二六年康甯（Glaiv Canning）與渾克遜（William Haukison）兩氏所實行的舊稅關制度之酌刪，輸出禁止之解除，並原料關稅品課稅之禁止，一八四〇年到一八四五年皮爾氏（Peel）之二大改革，卽農業保護關稅之廢止，同一部工業品關稅之撤去，一八五三年到一八六〇年間，革蘭斯頓（Glasttane）之改一切工業保護關稅爲純財政收入案是的。

第三節　新重商主義Neu-Mercantil System

甚麼叫新重商主義。卽是胚胎於舊重商主義而加以改革的，這種主義，確帶有一種保護關稅的性質，其起因在於防禦英國貨物之輸入。換言之，卽歐洲各國，爲抵禦英國資本主義之侵略而設的。任

工業後進國家，爲保護自己工業發達，計誠算是出於一不得已之苦衷。這個主義，最先爲學術之提倡的，卽是有名之經濟學者里士得氏（List）他說的：『一國之國民經濟狀態，實不外一歷史發達之結果。然這一種發達事情，實嘗依國家之保育施設以爲左右的。在人類經濟階級上，可分爲遊牧、農業、工業三種，而這三種階級，都是由一種進化過程而來的，卽是由逐水草而居的遊牧期，進到以生產原料爲旨之農業國，由農業國進到以航海通商爲業之工商業國。但在此種進化過程中，最能使他們爲加速度之前進的，卽是使國家利用他的權力，而壓迫他國工業之侵略。顧此種手段，無他，獨有對於與本國相競爭之他國進口貨，而課以保護稅』。由這樣看來，里氏所說的保護政策，與重商主義之差異點，卽是前者是限於一定之輸入稅，後者橫跨多方面，但在藉國家之力以助成工業之發達的一點，兩者都是一致的。其次與里氏之保護政策相照應的，還有一種制度，卽所謂各種利益連帶保護制（Das System der Solidalitat derprotektionistischen Interessen）雖從學理上充分研究，還無其人，而在實際政策上，都是很被推廣採用的。此種制度之要點，是在對於內國市場一切生產業者，給與爲外國生產業者所不有之特別利益。又保護勞働之一語，亦實成爲宣傳此制度者之金言，遂以非常之勢力而盛行於各國商業政策內。究竟他們的實在的意思是甚麼？卽凡由消費本國勞働

力而得之生產貨物，須比外國貨物多受國家之特惠是的。換言之，卽由使用國內勞働力而得之生產事業，爲抵禦外國生產之侵略計，亦應在國內有受保護之必要是的。而國內之農業工業務以互相關劑爲宗旨，免仰給外國受制於人之弊，此就是新重商主義之概要。里氏倡於先，而各種利益連帶保護制收其成。在一八七〇年頃，爲自由貿易極盛時代，由茲以還，爲保護主義復古時代。歐洲各國，除英國外，他們政策上所以生更變的原故，雖極複雜，而最要理由，是純基於一六七三年所發生之經濟恐慌，而實際上促他們之迅速變更，是在防英國商品之侵入。此種主義，現今仍爲各國所盛行，就是在採用自由貿易之英國，與其殖民地，亦有所謂特惠稅關制度之規定，而漸進於新重商主義。前歲英國選舉保守黨且以此爲政策而解散議會，其後雖歸勞働黨之勝利，而此政策實爲現今各國所重視。

總之：自由貿易與保護貿易之優劣，世間批評已略一定。卽是二種政策，俱各有其短長，不可以一概論。然如公平論之，自由貿易，宜於工業先進國家，保護貿易，宜於工業後進國家。換句話來說，卽自由貿易主義，宜於由貨物輸出達到資本輸出之國家，保護貿易，宜於由原料品輸出進到工業品輸出之國家。這却是爲何？原來自由貿易與保護貿易之差別，卽是一進口貨之課稅問題而已，而課稅問題，何以若是之大關係？卽在一國內生產者與消費者各有其利害。從消費者方面而論，如取入口稅卽物價

因此有增加國民負擔能力因此愈形減少。而從生產者而論，如取入口稅，則製造物之賣出，由此容易暢銷，他國貨物不易存在。然則由這關係這二種制度就可以定其利害了。工業先進國家，工業已達到成熟地步，即令在自國市場，不取獨占主義，後進國工業品，亦不容易侵入，所以在消費方面既無因此增加國民負擔，而生產方面雖以免除課稅關係，外國品可得廉價販賣於市場，然對於該工業先進國之市場，是不能生影響的。加之，既由貨物輸出而到資本輸出每年之國際收支，是以對外放資所生之利息來抵銷。所以雖由關稅之減輕或撤廢，入口不無超過出口之危險，但既有對外放資以爲抵銷，當然無問題可生的。而至於工業後進國家則不然，工業既未達完成地步，如關稅一廢，難免不受先進國進口貨物之壓制，而生輸入超過輸出之危險，所以採用此鎖國政策，亦爲時勢宜，然不可與工業先進國同日並論。

參考書（1）Philippovich. Grundriss der Politischen Oekonomie（2）Stuartmill:
Principles of political Economy

第二章　資本主義爲甚麼要開拓商埠

資本主義從他的擴張行程上，分爲兩期，第一期爲貨物輸出期。第二期爲資本輸出期。貨物輸出是以商埠爲重要，資本輸出是以投資地爲重要。均有絕大之理由存在。惟後者之討論，則當讓之於國際投資篇，而前者則實爲本章內應討論之題目，如此種理由苟得而明，則在我條約上各國苦苦迫我開放多數商埠之原故，也就可以明白了。

第一節　馬克斯的擴張複生產式之說明

資本主義的組織，是以無限膨脹爲生命。如此膨脹作用一停止時，其組織即有破壞之虞，而膨脹之要件，已於前說明，即在一複生產行程之無限的流轉。複生產分爲單純複生產同擴張複生產，而後者實爲資本主義存立發達之要件。然單純複生產實爲了解擴張複生產之要津，我們應先加以說明。

（一）甚麼叫單純複生產呢？　馬克斯係把全社會的生產事業，分成生產財與享樂財二大部門，前者即是爲製造我們人類需要貨物所使用的一切東西，如機械、原料、補助材料等是其好例，後者即是屬於我們人類一切消費東西。換言之，即是我們人類一切飲食起居住、精神上、身體上直接間接所享樂的東西，如布書籍等是其好例。但是此兩部門，各有一個價值構成的式子，即是（C＋V＋m＝

貨物宣傳費等）（C）是甚麼東西呢？叫不變資本，即是製造上用的機械、原料等。（V）是甚麼東西呢？叫可變資本，即是製造上所用勞動工資。（M）是甚麼呢？叫剩餘價值，即是一新貨物造成後之新增加的價值。換言之，即資本家因此造成可賺的利益，則有下之公式（Schema）。

（I）4000C＋1000V＋1000M＝6000 製造工具

（II）2000C＋500V＋500M＝3000 消費資料

第一式即是代表社會之生產部門，第二式即是代表社會之享樂部門。數字的單位，看成百萬圓百萬磅都可，而假定M—V為一○○Percent。此兩個式即為單純複生產式。換言之，即剩餘價值之全部，不歸於再生產，而歸於消費的時候所表現的。兩式間之比例數字之大小，不消說是可任意定的，惟二者有一定相關之法則。

第一式生產部門，係向社會全體。換言之，即向第一部門之自身與第二部享樂部門而供給其製造上所必需的製造工具。如所得剩餘價值全歸消費不再投資的時候，則第一部門生產全體價值不可不等於第一部門及第二部門不變資本之總和，即 6000＝(I)4000＋(II)2000。其次第二式之享樂部門，係為社會全體消費上所必現的生活資料而加以供給的。換言之，即向第二部門自己並第一

部門上自資本家下至勞働者所必需的生活資料而加以供給的。因此爲單純複生產，（卽製造上之資本爲不增加不減少的生產行程之流轉）所以第二部門所供給之消費資料，不可不等於第一部及第二部兩部門資本家所得的利益，（卽剩餘價值不歸生產而歸消費）與勞動者所得的工錢之總和，卽3000＝I(1000＋1000)＋II(500＋500)

以上所說的兩個事實，卽

（I）6000＝(I)4000C＋II)2000C

（II）3000＝I(1000V＋1000M)＋II(6000V＋500M)

盧克生布（Lasa Luxemburg）曾說過：『此式不僅對於資本主義的社會，可以適用，卽一切社會之複生產，都可適用的。』換句話來說，卽是凡有一切複生產的根本事實，都可用此二式以表現其價値關係。蓋不管社會經濟組織之若何，而生產財與享樂財二大部門之區分，通通是無異的，卽是在第一部門所製的生產工具分量，不可不圖作補充今後本部門與第二部門所銷耗之生產工具之用，又在第二部門，所製出之銷費資料總分量，除了足以供給次年從事於銷費財製造之勞働者及從事於生產財製造勞働之生活資料外，不可不圖作補充此等勞働者以外非勞働者生活之用。這一

個事情實爲社會之絕對事實，不因社會組織之如何而有變更的。故此二個方程式，實爲社會生產之絕對基礎，亦不因世之推移而生改變的。其次此二式間之交換關係，有由第一部門之生產物而移於第二部門者，又有由第二部門之生產物而移於第一部門者。但此一種交換情形，如在資本主義社會之下，當然是取買賣之形式而爲交易，其關係則有如下所說：即在第一部門之資本家和勞働者所得之生活資料之分量，是受有甚麼制限？即由其所賣於第二部門所需用的生產工具分量之多少以爲限定的，因如生產財多賣一得點，即可多買得一點享樂財。而第二部門所需要生產工具之分量，則由其部門所銷耗之不變資本量之多少（製造上所銷耗之機械原料等）以爲定的。此二者間既有如是之比例關係，則於資本主義社會之下，更有第三之條件，即第一部門之剩餘價值與可變資本之總和，是又不可不與第二部門不變資本之額相等，即 I（1000V＋1000M）＝II2000C。兩部門間如欲圓滑無滯而行生產的時候，則不可不如下諸式之相關的聯絡。

I 6000 = I4000C + II2000C

II 3000 = I（1000V＋1000M）＋ II（500V＋500M）

III 2000C = I（1000V＋1000M）

從具體來說，第一部門所製出六〇〇〇製造工具中，其中之四〇〇〇，是以之充作本部門補充生產工具銷耗之用，卽此數歸第一部門製造業間互相買收。其餘二〇〇〇，則以之充作第二部門製造上所銷耗製造工具之補充，卽此數由第二部門之享樂財製造者而買取，而享樂財製造者之能買取此數，是由其提供與此價値相等之生活資料交換得來。所以在他們所製出生活資料三〇〇〇中，不可不從其中提出二〇〇〇而交於第一部門關係者之手中，而此二〇〇〇中之一千，則由該部門之資本家以一千之剩餘價値而買取其他之一千，則由該部門之勞働者以一千之工資而買取以充作各個人消費之用。由上關係看來，第二部門所造出生活資三〇〇〇中之二千，已純歸第一部門所買取，而殘剩之一千生活資料中，一半是歸本部門之資本家以其所得之剩餘價値五百而相買取，一半是由本部門中之勞働者以其所得之工錢五〇〇而相買取，以充作消費之用。由是二部門所生產之總生產物，遂得分配於社會而無積滯之虞，此爲單純擴張複生產之概要說明。

（二）甚麼叫擴張複生產式呢？先從其公式 Schema 而論，則爲

I　4000C＋1000V＋1000M＝6000——製造工具

II　1500C＋750V＋750M＝3000——消費資料

上二個式子，是仍與單純擴張複生產式相同，數字之大小，是任意定的，惟其間有一定比例之法則，茲爲說明如下。

先就第一式來說，在此式中所製出之六〇〇〇製造工具，不可不超過於第一部門與第二部門所需要製造工具之合計總額，此則由本式是要逐年擴張，故其所造之新製造工具，不但足以供從來所用之製造工具量，並且更須擴張生產之規模面供其所用之工具，（對機械建築之固定不變資本爲補充其銷耗，對原料補助材料之流動不變資本爲補充其消費）即 6000 > II 4000C + 1500C。至歸資本家所得之剩餘價值，已不如從前單純擴張複生產時之純歸消費，至少其全部或一部，是須充作購買生產工具及勞働力之用。其次第二部門所造出之消費資料總額，比歸于勞働者所得之勞働工資，及歸於資本家所得之剩餘價值之合計是要少些。這是爲甚麼原故？這是因爲如在單純複生產的時候，因資本家之所得剩餘價值全體都歸於不生產之消費，所以勞働者之所得工錢同資本家之所得利益之總和，不可不等於第二部所造出消費資料之價值。但在現在成爲問題的，即是在擴張複生產的時候，歸於資本家所得之剩餘價值全部不必都歸消費，而至少其中有一部分，不可不加入於前所投資本中而投下，所以 3000 < I（1000V＋1000M）＋II（750V＋750M）。

（三）剩餘價值要怎麼樣才能夠化成資本？　我們既把擴張複生產式明白後，則不可不一研究此剩餘價值資本化之理。先從

(I)　4000C＋1000V＋1000M＝6000　製造工具

(II)　1500C＋750V＋750M＝3000　消費資料

二式而看，在第一部門中，我們假設資本家所得之剩餘價值一〇〇〇中，如一半爲資本化的時候，則五〇〇是爲購置消費財而充作享樂之用，其他之五〇〇，則爲購置製造上所需之必要品（物的生產工具(Pm)及人的勞働力(A)）而充作擴張生產之用。而充作購置生產工具之用的，作爲不變資本(C)，充作勞働力之購買的，作爲可變資本(V)，而此(C)與(V)在五〇〇中，所占量之比例關係，不管生產規模擴張之如何，仍與以前(C)(V)之比例率一樣，即 4000C:1000V＝4:1。由是這五〇〇中之四〇〇，是爲購置生產工具之用。其他一〇〇，則爲購買勞働力之用。但是此四〇〇之生產工具，將向何處採買呢？則有下之來源，即我們已於前說過，第一年之擴張複生產所造出之工具，總量爲 I 6000V!4000C ＋ III 500C 即此六千，對於兩部門所需用之製造工具，都加以補充，而尚有餘裕數五〇〇。此五〇〇中之四〇〇即可充作第一部門資本家所需要製造工具之購買，而

爲上所說之來源。（其他一百容後說）由是上所說剩餘價值五〇〇之四〇〇，即因此而費去，其餘之一〇〇則以之充作勞働力之購買。又由勞働者再以之購買生活資料而關於消費結局，此資本家所得之五〇〇剩餘價值，都化成生產資本而投下。於是第一部門之資本，在第一年爲 4000C＋1000V＝500，而一入於第二年，不變資本與可變資本均雙方增加而爲 4400C＋1100V＝5500。

第二部門之關係又是怎麼樣的？在此部門所造出的消費資料，以第一部門勞働者增加的原故，所以較第一年所供給於第一部門之量，又可以多賣得一〇〇之消費資料，而以此收入又可由第一部門多買得一〇〇之製造工具。而此一〇〇之製造工具，在第一部門已於上說過，恰餘此數，尙未有安頓的地方，正可因此機會賣與第二部門，所以第一部門擴張所造出之工具遂得售盡。由是第二部門之生產工具既爲一〇〇之增加，而勞働力亦不得不與此爲比例的增加。其比例率是仍與前式一樣，爲 1 00:750＝2:1，即應此生產工具爲一〇〇之增加而勞働力當然爲五〇之增加。結局，該部門資本家，更須從剩餘價值七五〇中而支出五〇單位，以作勞働者之工錢，勞働者既有增加，而該勞働者當然是需要生活資料的，而該生活資料，又是由第二部門所製出而供給。結局第二部門擴張之生產量，除供給第一部門所增加勞働者之生活資料一〇〇外，對於本部門，亦須爲五〇生活資量之增加。

由以上的關係，我們可以概括的說，第一部門所造之製造工具六〇〇〇中，其中之五五〇〇係為補充兩部門中從來所用的製造工具之銷耗而使用的，其餘五〇〇製造工具中之四〇〇，係以供本部門購買擴造工具生產擴張之用，其他一〇〇，係以供第二部門購買製造工具擴張生產之用。此六〇〇〇製造工具遂被售盡，其次第二部所生產之消費資料三〇〇〇單位中之一九〇〇，被充用於兩部門之勞働者生活資料，即 I（舊1000V＋新100V） ＋II（舊750V＋新50V）。剩的還有一一〇〇單位，是應歸兩部門之資本家階級個人之消費。而第一部門資本家所消費的，已暫定為五〇〇。所以從一一〇〇中，減去此數，所剩餘之六〇〇，則歸第二部門資本家之所消費。又第二部門資本家所得之剩餘價值七五〇中之一〇〇，係以之作新製造工具之購買，其外尙有五〇，是以之作勞働力之購買，而剩餘價值不能化成資本而充作個人消費的恰恰剩餘六〇〇。由這樣看來，這兩部門之剩餘價值，不關於消費而實在為資本化的，在第一部門之一〇〇〇單位中，有五〇〇，在第二部門之七五〇單位中，僅為一五〇。由是在此部門第一年之生產資本，為 1500C ＋ 750V＝2250，而在第二年度生產，亦為稍稍擴張，即 600C ＋ 800V ＝ 2400。綜計這兩部可得而比較的，即

(I) 4000C ＋ 1000V＝5000 }
(II) 1500C ＋ 750V ＝2250 } 合計 7250 製造第一年

(I) 4400C + 1100V = 5500 } 合計 7900 擴張第二年
(II) 1600C + 800V = 2400

此爲擴張後生產之基礎以後按年遞加的。

第二節　資本主義的組織上之二大危機之發見

（一）剩餘價值之實現化上生產事業間一定比例率維持之艱難。　原來生產財與消費財二部門間，既經如上所說有一定之比例關係，如此比例一失其均衡時，生產上卽生甚大之障礙，不論何種社會，莫不皆然。卽以前式之比例而論，如第一部門之剩餘價值一〇〇〇單位中之一半，爲生產資本化的時候，則與此相關之第二部門之剩餘價值七五〇單位中之五〇不可不爲資本化。是明明的前者爲主動而後者爲受動，並且此二者之關係當從次之法則，卽資本之擴充兩部門不可不同時而行，而在第二部門中之資本蓄積與生產擴張，不可不以最精最確的數學規則而準繩於第一部門之資本蓄積與生產擴張，所以此二者之照應嚴密，實爲擴張複生產式之最必需的要件，然在以無政府狀態爲特色的資本主義，其一切生產分配機關，皆純由國民自由組織，其一切企業，皆放任於資本家。

階級之自由競爭，供給需要關係既極雜亂無章，市場之調節亦復漫無把握，欲求適合於此種剩餘價值實現化之比例關係，殆亦難矣。資本主義崩壞之危機，實伏於是，宜乎在社會經濟常起恐慌，或急性的，或慢性的，循環動搖不止。

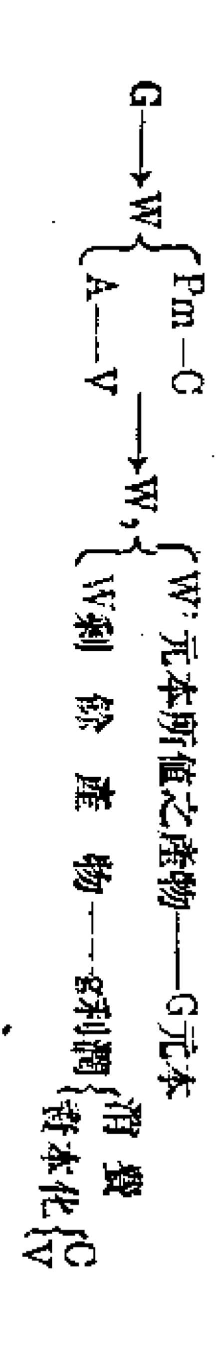
（二）剩餘價值實現化上，社會消費力之過小。 在資本主義的社會之下，通常所得之剩餘價值是要實現化的；換言之，凡資本家所造得之貨品，如非與消費者爲貨幣之交換，剩餘價值是不能被化爲資本而擴張的，設如社會之消費力，對於資本家所供給貨物有不足現象時，則擴張生產即不能繼續循迴，而資本主義即將破壞。所以社會消費力之足與否，實爲資本主義存亡之一大關鍵，現在我們應根據於馬克斯之擴張複生產式而一研究此消費力，卽以其式看。

4000C + 1000V + 1000M = 6000 製造工具

1500C + 750V + 750M = 3000 消費資料

第一部門之資本家，所得剩餘價值一〇〇〇單位中之五〇〇，是已經說過定爲資本化，而殘留之五〇〇，則是假定歸資本階級不生產之消費。又第二部門之七五〇單位中之一五〇，亦作成資本化，而所剩之六〇〇，亦爲該部門資本家作購買生活資料之消費，合計二部門所消費的共一一〇〇

單位。而第一第二兩部門之勞働者，如將所得工資全部充作購買生活資料之用時，其合計卽爲1000V＋750V＝1750。由是如把二部門之資本家所消費之總量及勞働者之消費總量而加以合計的時候，實爲二八五〇；而第二部門所造出之消費資料總量實爲三千。以此相抵，除去二八五〇之量外，尙有一五〇單位之消費資料空爲剩着，不能賣出，此卽消費力過小，而剩餘價値不能實現化之理。所以資本主義之將呈崩壞之芽，卽胚育於此內。但是有可以成疑問的，卽是將此剩餘產物如以作次年擴張生產勞働者之消費資料，有何不可？如可，則資本主義生產當然無消費過小之虞。但是因爲在資本主義組織之下，勞働者之生活資料，不是現物分配，而純以貨幣之形來支出的，故資本家所得之剩餘價値，須經一次貨幣交換之形式，才能達實現化之目的，試以前式來看。



我們以前所說之一五〇單位，卽是相當本式中W'之一部分，如欲以之作勞働力之購買時，是不

可不將此部分化成貨幣之形而支付，然此部分如欲化成之時，須經 $G—W\begin{cases}Pm=C\\A=V\end{cases}$ 一種之流通徑路，從資本家而入於勞働者之手，而現今成爲問題的，卽是此一五〇單位，有不可不賣出之勢，而又不得賣出，換言之，卽供給有餘，而消費不足，終致生產過剩，而剩餘製造品之一部分，竟不能化成貨幣，而資本之膨脹力，以此胚胎一極大疾病，資本主義的組織之最大危機，實無過於此者。

第三節　資本主義爲甚麼尙未崩壞

(一)商埠對於資本主義擴張複生產需要上之重要。　照以上馬克斯擴張複生產的法則而加以推論，資本主義的一種社會組織，好像危機迫於眉睫，早晚總不免崩壞的運命。然考其實，資本主義，不特未呈崩壞之勢，並且方興未艾。此是什麼原故？豈不是馬克斯之擴張複生產式爲杜撰？我們不可不對於此疑團加以冰解；原來我們對於馬克斯一部資本論應當注意的地方，卽是他始終一貫論理的主張，是純粹以資本主義爲對象物，換言之，卽對於社會組織，始終假定爲純粹資本家勞働者二階級之對立而立論的，然而通古今中西萬國以觀，絕對無純粹二階級之存在之理。此二階級絕對對立，是爲一種理想而非事實，其實尙有多數資本主義外圍之存在。此種外圍，在半工商國最多，而於工

業先進國，則漸減少。此種外圍存在一件事情，在資本主義之擴張複生產，實爲重要條件，因爲資本主義最初實不能爲精光光，赤裸裸的發育，是須有此一種非資本主義外圍爲之包被，方能健全成長。掉句話來說。即資本主義之新生產關係，是早胚胎於非資本主義舊生產關係母胎內，縱然到發育後，如不由非資本主義一種組織所抱擁，亦是不能生存而發展的。然則這資本主義不亡的原故可得而論，即是這非資本主義一日尚多數存在時，換言之，即非資本主義的市場商埠尚多數存在時，即資本主義尚能有一日存在的餘地。如以前式論，即一五〇單位之剩餘生產物，資本家階級既不能消完，勞動階級又無貨幣以買此，而此貨物之獨一無二之顧客，則不能不爲此非資本主義之商埠市場是賴。舉個例來說，資本家所造出之棉紗，於資本家勞働者二階級外，尚可由地方鄉下之農民購買，而農民何以有此購買力?則不外以己所生產之物，如米等以之掉成貨幣而買有的。此一種交易情形如繼續時，資本生產所製出之貨物，因之實能賣出，而擴張複生產，可以無限的進轉，此爲商埠在需要上有關係於資本主義之一。

（二）商埠對于資本主義擴張複生產供給上之重要。 以上所說，是資本主義之組織與其外圍，爲最小限度之交通，而其實更非與其外圍爲大規模之交通不可。換言之，即向外非得數多之商埠

市場以爲交換不可，這又是甚麼原故？不是別的，已於前說過，資本家獨一無二之目的，是在於賺錢。然而如純從資本家間之全體買賣關係來看，是決無錢可賺。而據馬克斯所說：『資本家所得之剩餘價值，只可榨取之於勞働者。即是要由可變資本才能實現現化的。』然勞動之榨取，非長久可以繼續於不變。試據他的論說：『資本之構成，是與技術並行，漸次爲進化的。而充作勞働力之購買部分，則漸次減少，充作製造工具之購買部分，則漸以增加。其結果，遂令在全體資本中所能產出剩餘價值之可變資本漸次減少的一種事實，實爲資本主義根本上致命傷，這重要原因，係由於不變資本之不能化成可變資本』這一種推論，結果不特資本家不能繼續榨取，並且反有崩壞之憂的。而其所以不能崩壞之原因，實由於資本主義組織以外數多外圍之存在。因爲他們所需的不變資本是不外從一切機械，原料，補助材料所構成，而原料補助材料，則在此非資本主義範圍內，實多數存在，於是資本主義的組織，遂可以向非資本主義之組織，得爲大量之購買，而這一種除直接榨取資本組織內之勞働者經濟外，已經再不能生產剩餘價值之資本家，由購得在此組織外所製出之貨物，間接遂得榨取此組織外勞働者經濟之機會。卒之不變資本中之大部分，皆可變成資本，而生產剩餘價值，資本遂得以無限膨脹，此是商品在材料供給上，有關係於資本主義之二。

（三）資本主義史的發展之證明。　總之在資本主義組織之下，要想爲無限之資本膨脹時，則由自己所造出之消費貨財，非賣之於本組織圈外不可，同時勞動者所需要之食品及製造上所需之原料品及補助材料，又非從此圈外買進不可。此一種交換行爲，實爲資本主義生存上、發達上、之最重條件。而此交換行爲所得施行之對象物，厥惟商埠。而此商埠，與他們的交通範圍愈寬，他們的發展力愈大。我們試一觀十九世紀之英國；常常輸出自製之綿製品於海外，一方面又向施行農奴制度之俄國，買進米穀，向施行奴隸制度之亞美利加，買進棉花，藉以榨取此非資本主義外圍之經濟。由上面所說的情形以觀，資本主義的組織必須與圈外爲交通，必須爭奪市場商埠，理法上不可不如是，而徵之於世界史乘，資本主義之向海外發展，事實上尤不可不如是。印度何以亡？埃及何以滅？而南非南洋一帶未開地之務納入於殖民地之範圍，又是何因？我國一部條約史，何以關於追開商埠之事件獨多？綜計世界輿圖，自十八九世紀資本主義向外發展以來，未受其侵略之地，實存無幾，大之純化爲彼等之殖民地，小之亦成爲彼等所需要之商場。此都是由於資本主義內在的有絕大缺陷，有不得不藉此爲彌縫之勢，我們可以概見的。馬克斯之共產宣言書中有一節『有產階級是使鄉村歸都會之支配，而他們求生產業販路擴張之一種慾望，愈是驅此有產階級於全世界市場之開拓，且至於使凡有國家

習化成生產消費之世界』由此這資本主義所以必須開拓世界市場之關係，可以明白了。

（四）資本主義究爲永久存在之組織抑將歸於破滅之一個謎？可望解開。資本主義是以榨取剩餘價值爲要件，我們已於前說明。但是其最有關節處，卽是不單是對內部爲勞動者榨取之問題，並且爲對外亦爲勞動力榨取之問題。而我們卽爲在外勞動力被榨取範圍之一，是不可忘去的，我們再進而一研究資本主義將來之關係。照馬克斯的擴張複生產公式，資本主義實含有崩壞之素因，而其所以不亡之故，實由於向外發展之一途。如此外圍爲永久存在，則資本主義實與一種自然產物無異，當然永久發展。如此外圍而有限也，則此不過爲一種歷史產物，是可有時而盡。故此外圍之爲有限無限之一問題，實爲決定資本主義存亡之分岐點。然不幸而這資本主義外圍，是日形偪蹙的。這日那偪蹙的理由無他，因資本主義係有一種極激烈之傳染性。馬克斯共產宣言書中有一段『有產階級由一部製造工具之改良，及無際限的且容易的交通之發達；其他之一切民族以至野蠻民族，皆被引入此文明圈內，他們的貨物價格低廉之一種力量，實足以粉破萬里長城而有餘。由是他們遂得征服野蠻人之頑固性，異種人之猜忌性。使凡有民族均得輸入文明而強使變成資本主義。一言蔽之曰：他們是取他們自己的影像爲模型而造成一個世界』。所以凡是非資本主義範圍，如一旦與他接觸，不

久卽變成資本主義範圍。與他們接觸時候愈多，範圍愈廣，則愈以加速度的化成資本主義。前此彼等所以榨取他人者，他人不久卽將榨取手段還諸己。前世紀之美洲，近代之日本，卽爲此例之確證。所以這資本主義愈發展而擴張時，卽需要範圍外之顧客甚大，而同時與其要求爲反比例，領外之地域，逐日偪蹙。地球之面積既有限，而資本主義之發展無厭，是這資本主義之發展，卽不外表示內在的矛盾之愈形增加，外在的範圍愈形縮小，愈失其彌縫力，而資本主義遂達於崩壞之期。

參考書（1）Marx. Das Kapital（2）河上肇著社會組織與社會革命

第三章　資本帝國主義在我國商埠之政治的侵略

我們在上篇所說的，凡非資本主義的外國苟與資本主義的組織一相接觸時，則立地亦可同化爲資本主義的組織。如果照此樣說來，我國所開放商埠，已約百處，同他接觸的機會不爲不多，我國實應該化成一大資本國家，而何以反成一個反比例國家，仍是一個極貧極弱的國家？這根本的原因，卽是由在我國，凡是可以化成資本主義的條件，皆直接間接受外國之條約限制，而尤以我國之商埠所受之限制爲重大，此卽是我國商國的特質所在，我們不可不一爲研究的。我國商埠的特質，如從形式

上而論，第一是一部不平等條約之明文，第二是由條約上演繹而成歷來見慣不驚的一種不法之習慣。如以其一貫之精神以觀，卽是始終不外外人在此商埠有特權之獨占，務使我們長久處於經濟被榨取的地位。換言之，卽由此商埠之開放，我們的行政權實受若干之限制，司法權實有若干之範圍不能及，財務行政之徵收權，亦屈不得伸，此就公經濟之關係而言。的至私經濟所喫虧的地方，亦不弱於前者，其最顯明處，卽自國之生產品，常受外來品之壓制，私人企業，常受無形之打擊。其結果，與上之公經濟雙方同時，不至於國困民窮不止。而其他因有商埠之開設，窩留我國之擾亂分子，爲軍火販買之機關，致我國之內亂反覆綿綿不息，借問曰伊誰之咎？必當數此商埠！嗚呼！商埠爲我國困民窮之源，我們其可置此特質而不論乎？如我們苟欲從事於商埠之研究，則舉以上諸原因，歸納的，可分爲帝國主義之政治侵略與經濟侵略二種，試分論於下。

（甲）一般商埠之特質

我國的商埠，如從政治方面而論，可分三種，一爲一般商埠，二爲專管租界，三爲公共租界。此三者之後二者，雖一半含有一般商埠之性質，而在他方從行政權之關係而論，又各有特質之所在。所以我

們在本項內，當先研究一般商埠之特質，以明其原則，然後及於專管租界公共租界，庶使讀者得能一目瞭然。原來我國之商埠的特質其要點有四，（一）須經我國之承認。（二）一般條約國人有住居、旅行、及營業之自由。（三）為我國主權行使之領土。（四）各條約國有屬人行政權之行使。

我國商埠一覽表　民國十一年四月調查

（甲）一般通商口岸

省區	所在地	開放事由與年次	自開或他開與未開
北京	京師南苑	清光緒二十九年中日通商行船條約	為日本開
直隸	天津	清咸豐十年中英中法續約	為英法開
直隸	秦皇島	光緒二十四年自行開放	自開
熱河	赤峯	民國三年自行開放	自開
察哈爾	張家口	仝右	自開

察哈爾	多倫諾爾	仝右	自開
綏遠	歸化城、	仝右	自開
山東	煙台	清咸豐八年中英中法續約允開登州後改煙台	爲英法開
山東	濟南	光緒三十年自行開放	自開
山東	濰縣	仝右	自開
山東	周村	仝右	自開
山東	龍口	民國三年自行改放	自開
山東	濟甯	民國十年自行開放	自開
河南	鄭州	民國十一年自行開放	自開
江蘇	上海	清道光二十二年中英江甯條約	爲英開
江蘇	鎮江	清咸豐八年中英續約	爲英開
江蘇	吳淞	清光緒六年中德協約允作停泊處二十二年奏明設江海分關	爲德開
江蘇	蘇州	清光緒二十一年中日馬關條約	爲日開

江蘇	海州	清光緒三十一年自行開放	自開
江蘇	南京	光緒二十三年自行開放	自開
江蘇	浦口	民國元年自行開放	自開
安徽	安慶	清光緒二十八年中英改訂條約	爲英開
安徽	蕪湖	清光緒二年中英煙台條約	爲英開
江西	九江	清咸豐八年中英續約	爲英開
湖北	漢口	仝右	爲英開
湖北	沙市	清光緒二十一年中日馬關條約	爲日開
湖北	宜昌	清光緒二年中英煙台條約	爲英開
湖北	武昌	清光緒二十六年自行改放	自開
湖南	岳州	清光緒二十四年自行開放	自開
湖南	長沙	清光緒二十八年中英續議通商行船條約	爲英開
湖南	湘潭	清光緒三十一年自行開放	自開

湖南	常德	仝右	自開
四川	重慶	清光緒二年中英煙台條約	為英開
四川	萬縣	清光緒二十八年中英續約	未開
浙江	溫州	清光緒二年中英煙台會議條約	為英開
浙江	杭州	清光緒二十一年中日馬關條約	為日開
浙江	寧波	清道光二十二年中英南京條約	為英開
福建	福州	仝右	為英開
福建	廈門	仝右	為英開
福建	三都澳	清光緒二十四年自行開放	自開
福建	鼓浪嶼	清光緒二十八年自行開放	自開
廣東	廣州	清道光二十二年中英南京條約	為英開
廣東	汕頭	清咸豐八年中英中法續約	為英法開
廣東	瓊州	仝右	為英法開

廣東	北海	清光緒二年中英煙台條約	爲英開
廣東	三水	清光緒二十三年中英續議緬甸條約	爲英開
廣東	惠州	清光緒二十八年中英續議通商行船條約	爲英開
廣東	江門	仝右	爲英開
廣東	香州	清宣統元年督署批准開辦	自開
廣東	公益埠	民國元年省署批准開辦	自開
廣西	龍州	清光緒十三年中法續議商約	爲法開
廣西	梧州	清光緒二十三年中英續議緬甸條約附款	爲英開
廣西	南甯	清光緒二十四年自行開放	自開
雲南	蒙自	清光緒十三年中法續約	爲法開
雲南	河口	清光緒二十一年中法續約	爲法開
雲南	思茅	仝右	爲法開
雲南	騰越	清光緒二十三年中英續議緬甸條約	爲英開

雲南	雲南府	清光緒二十一年自行開放	自開
甘肅	嘉峪關	清光緒七年中俄改訂條約	爲俄開
奉天	營口	清咸豐八年中英續約	爲英開
奉天	奉天府	清光緒二十九年中美續議通商行船條約	爲美開
奉天	安東	仝右	爲美開
奉天	大東溝	清光緒二十九年中日通商行船條約	爲日開
奉天	鳳凰城	清光緒三十一年中日新訂東三省條約	爲日開
奉天	遼陽	仝右	爲日開
奉天	新民	仝右	爲日開
奉天	鐵嶺	仝右	爲日開
奉天	通江子	仝右	爲日開
奉天	庫門	仝右	爲日開
奉天	葫蘆島	清光緒三十四年奏準開放	自開

奉天	洮南	民國三年自行開放	自開
奉天	錦州	民國五年自行開放	自開
吉林	吉林府	清光緒三十一年中日新訂東三省條約	為日開
吉林	長春	仝右	為日開
吉林	哈爾濱	仝右	為日開
吉林	甯古塔	仝右	為日開
吉林	琿春	仝右	為日開
吉林	三姓	仝右	為日開
吉林	局子街	清宣統元年圖們江中韓界務條約	為日開
吉林	龍井村	仝右	為日開
吉林	頭道溝	仝右	為日開
吉林	百草溝	仝右	為日開
黑龍江	齊齊哈爾	清光緒三十一年中日新訂東三省條約	為日開

黑龍江	呼倫	仝右	爲日開
黑龍江	愛琿	仝右	爲日開
黑龍江	滿州里	仝右	爲日開
新疆	喀什噶爾	清咸豐十年中俄協約	爲俄開
新疆	伊犁	道光七年中俄改訂條約	爲俄開
新疆	塔城	仝右	爲俄開
新疆	烏魯木齊	仝右	爲俄開
新疆	天山南北	仝右	爲俄開
蒙古	恰克圖	仝右	爲俄開
蒙古	庫倫	仝右	爲俄開
蒙古	蒙古各盟	清光緒七年中俄改訂條約	爲俄開
西藏	亞東	清光緒十九年中英會議印藏條約	爲英開
西藏	江孜	清光緒三十二年中英新訂印藏條約	爲英開

西藏	噶大克	仝右	爲英開

據上表，我國所開商埠總數，已達九十七處之多。從我國之二十二行省及數特別區而論，占有最多通商口岸之區域，首數奉天之十三商埠，吉林之十商埠，廣東之九商埠，其最少之區域，則當數江西河南甘肅三省之各一商埠，然在各行省與特別區域，且連一個商埠也未開放者有數處，如貴州陝西青海等處即是其例。此開放商埠總數中，由我們自行開放之商埠，共二十七處，他開商埠，共七十處。前者以由我自行開放，未受束縛於條約，故我有自主權。至後者則以我係受條約限制，始行開放，故我之主權，皆受有極大之限制。然亦有依條約以爲開放而統治權未受限制者，此則出於締約二國之一種特別規定，在我條約史上，不能不算一種例外，如吉林長春哈爾賓寧古塔琿春三姓鳳凰城遼陽新民府鐵嶺齊齊哈爾呼倫愛琿滿州里以下十四處是的。而向各國之開放商埠，以英國爲最多，共二十八處。日本次之，共二十四處。此外爲我們應注意的，即在已許開放商埠中，有迄今尚未實行開放者，如萬縣惠州安慶等處是的。

(乙)專設租界

地名	開放年月	設定年月	設定國	占地面積	備考

天津	一八六一年五月	一八九八	日本	三〇三·五〇三坪	(每坪約合中國公畝〇·〇三三〇六)
天津	一八六一年	一八六一	英	一·一五九·一五八	
天津	一八六一	一八六一	法	三一六·一八〇	
天津	一八六一	一八九五	德	一八八·八八八	已爲我收回
天津	一八六一	一八九八	俄	一·〇八七·四二三	已爲我收回
天津	一八六一	一九〇一	比	二六五·一三七	
天津	一八六一	一九〇二	意	一三四·一四七	
天津	一八六一	一九〇三	墺	二二二·二九六	
鎮江	一八六一	一八六一	英	三·七一六	
蕪湖	一八七九年五月	一九〇四	英		
上海	一八四三年五月	一八四九	法	四三五·四五六	
漢口	一八六二年一月	一八六二	英	六〇·〇〇〇	
漢口	一八六二年一月	一八九六	俄	六二·〇〇〇	已爲我收回

漢口	一八六二年一月	一八九六	法	三四・二〇〇
漢口	一八六二年一月	一八九五	德	一二六・五〇〇
漢口	一八六二年一月	一八九八	日	五〇・〇〇〇
蘇州	一八九六年九月	一八九六	日	一〇〇・〇〇〇
蘇州	一八九六年九月	一八九六	英	八五・八三九
杭州	一八九六年九月	一八九六	日	一・三三四・二四五
杭州	一八九六年九月	一八九九	英	—
長沙	一九〇四	一九〇四	列國共同	—
沙市	一八九六年九月	一八九六	日	一〇八・八七五
福州	一八六一年六月	一八九九	日	—
廈門	一八六一年四月	一八六二	日	四〇・〇〇〇
廈門	一八六一年四月	一八六二	英	一三・〇〇〇
廈門	一八九九	一八九九	美	—

廣東沙面	一八五九年十月	一八六一	英	一·〇〇三	
廣東沙面	一八五九年十月	—	法	一·六七二	
重慶	一八九一年	未設	日	一四三·〇八〇	
營口	一八六一年十月	—	日	—	
安東	一九〇三	—	日	—	
烏魯木齊	一八九一	—	俄	—	
塔爾巴哈台	一八九一	—	俄	—	
喀什噶爾	一八六一	—	俄	—	
固爾扎	—	—	俄	—	
濟南	一九一六	一九一六	共同居留地	二八八·〇〇〇	我國自開
濰縣	光緒三十年	光緒三十年	共同居留地	八六·四〇〇	我國自開
周村	光緒三十年	光緒三十年	共同居留地	四八〇·〇〇〇	我國自開

(丙)萬國公共租界

地名	開放年月	設定國
廈門鼓浪嶼	一九〇二年	各國共同設定
上海	一八六九年	各國共同設定

以上爲我國商埠三種類，至其性質與關係，則於下設有專章討論。由此表以觀，外國人之在我國所拓商埠範圍，可云廣大。惟其廣大，故外人之在我國商務與人口，俱有增加之勢。茲據一九二四年日本時事年鑑所載，則有左表。

各國居留我國人口及公司之數目一覽表

國籍	公司	人口
日	四•〇六七	二〇一•七〇四
俄	一•〇三四	八五•八五六
英	六六一	一四•七五五
美	四〇九	九•三五六

葡萄牙	一〇五	三•四二四
法	二四二	三•三六一
德	二四四	二•二三二
意	四四	四•六七四
比	三〇	六三〇
丹	三五	六〇八
總計	六•九九五	三三四•九四七

第一節　我國允開商埠之種類

我國在前清時代，對於外人之入國，係取一種禁止主義。然自五口通商之承認以來，各國人遂得在我國有居住、旅行、經商等自由權利。然而不管實質之如何，而形式上無有不經我國先為允許的。由允許的之形式有不同，而商埠之種類遂可得而分。大別為三，一根據於條約的。二根據協定的。三由我國單獨意思所表現的。

(一)根據於條約的　我國所開商埠中，以由條約所允許之商埠爲最多。然爲之先例的，實爲千八百四十二年中之中英南京條約所開之五口。嗣來連年不已，依此方法而開設的商埠實達七十處之多。此種商埠，普通稱爲約定商埠，又稱他開商埠。其意卽示依他人之强制而開設的。

(二)根據於協定的　原來我國商埠之開設，不單是限於條約，並且有未依條約之形式，而僅由附屬於條約之協定所開放亦是有的。日俄戰後關於東三省之中日條約附屬協定第一條之規定，由我國允許開設鳳凰城以下十六都市，卽是其一例。(國際條約大全上編卷九第十四頁)

(三)由我國單獨意思所開的　此卽叫做自開商埠，爲開放之先驅的，卽千八百七十一年六月之洪北。此係由前清以上諭之形式而開放的，然其目的，係爲貨物徵收便宜上，對於衛國而加以允許，不過是一種權宜上處置。然自中日戰後，我國進而自開商埠實多，而爲之先導的，當數湖南之岳州及福建之三都澳。現在我國屬於此類之商埠，實近三十處。

自開商埠實我國外交史上一件重要事件。我國自中日戰後，外國人對我之侵略，愈形露骨，國家之權利，遭其刼奪者，指不勝屈。我國民之愛國者，慭焉憂之，遂有利權擁護愛國運動之發生。此種自開商埠卽爲此時代之一種產物。蓋由此所開放之商埠，純有一種之自主權，非與他開商埠純粹爲一方

義務之負擔者可比

第二節　市場開放之效果

（一）國際效果　原來國際上之條約，如由當事者二國間所締結時，則因此條約締結所生之效力，亦僅限於該當事者二國間，他國實不能因此有所影響。然在我國之情形，卻大有異，這根本上的理由，即由於機會均等利益均沾之二語有以致之。蓋以我國受單方最惠國條約之制限，苟由我國許利益與一國時，則其他國在條約上均有同享之權利。所以商埠開設在國際上所生之結果，實不僅限於當該條約國並及於他條約國的。

門戶開放機會均等之二語，在我國實有重大關係，蓋前者即表示向萬國公開利權，後者則令各國向我國為權利分配之平等，不令一國獨占。首先提議的實為一八九九年之美國，其後英德又特以條件協商，遂漸為各國所共認，此主義在施行當初，只限於加入國，而我國及未加入國，當不得受何等之限制。然自華盛頓會議結果，關於九國條約規定中，由我國出以明文之承認，自是我國對於所開商埠，遂向各國負一種不得為與此主義相違背的施設之義務，而同時對手國亦不得對於主張權利均

等之第三國加以拒絕。

（二）自開商埠之効果　自開商埠與約開商埠之性質，有絕相逈異處，固不待言，而因此所生之効果，當然有大差別，卽一爲被動而一爲主動故也。不謂各條約國常將此二者作爲同樣之看待而與我國時起紛爭。推彼等之意，以爲無論至於何時候，我皆應負此不平等單方條約義務，欲藉我條約特別之規定，而覆國際上一般之平等原則。殊不知自開商埠在我係根據國際公法，人類有無相通之旨，而向世界提供，何能受前此所結不平等之條約束縛？況且條約特質，皆具有解除性，非永久不變的。就是在以前所結不平等之條約，我們尙應加以修改，則爲我單獨意思所表示而開設之商埠，謂之爲有自主權力，誰曰不宜。

第三節　一般商埠與我國統治權之關係

在一般商埠，原則上是我國屬地統治權，同有條約國之屬人統治權，是相併行的。所以我們大別之而爲二，卽一般商埠和我國統治權之關係，與不平等條約國統治權和一般商埠之關係。茲先就前者而論，而先研究其所及之範圍。

(一)我國統治權在一般商埠所及之範圍　一般商埠，爲我國領土之一部分，故我國領土主權在該地，當然有絕對排他的之行使。但是以受條約限制，對於不平等條約國人，是有一定程度不能及的。此範圍明文上雖無何等之規定，而對於一切住居、營業、旅行，既於一般商埠許以自由，一方面他們的領事在該地，又有所謂治外法權領事裁判權之行使，是我國統治權中司法權，行政權，實受有絕大之限制，無可爲諱的。所以原則上，我國統治權絕對是不能及於他們，而與此相關的有數種例外。

(I)不平等國之用人　我國統治權，能及於不對等之使用人否？照法律上正當解釋，商埠既爲我領土之一部分，則我國之統治權，當然能及，固無待論。並且我們又徵之中英南京條約第二條之規定，僅限於該國人民及家眷，而使用人未包含在內，已明明白白毫無可疑義，是我國統治權當然對於該使用人可以行使的。但是在前清時代，以官吏之無智識，遂造成一種惡例，即是凡欲逮捕其使用人之時，必先得其僱主之許可，一八九九年之 Emery 事件，即爲養成此慣例之一。

(II)居於不平等國人之家宅與其所有船舶內之人　凡非不平等國人而遁入他們的住宅船舶內者，我們統治權可以及之乎？可以及之，惟照中英續約廿一條之解釋，我們統治權是受有限制，不能直接行使，如要直接行使時，須經一定照會手續，而要求引渡。(國際條約大全上編卷四第三頁)

(III) 不平等條約國之保護國民　此問題可分別論之，第一該被保護國人民服我之管轄與否，當視該保護國與其被保護國間所規定之管轄權限而定。如不服其管轄時，固無論已，然第二縱該被保護國民有服其管轄之規定，亦須視該被保護國同我國有無治外法權之規定爲定。如此規定不存在時，原則上當然服從我之管轄。然不免有一例外，卽安南人是的。此係一千八百八十七年法國同我國有所謂 Cagarden 條約締結其十七條中，安南人在我國商埠，在或程度，須與法人受同等之待遇。(國約大全上編卷五第十六頁)

(二) 我國統治權在一般商埠所受限制之範圍　以上所說的是我國統治權對於不平等國有關係者能及之範圍，然其具體的所受限制之範圍又是如何？此亦是有明文慣例之區別，我們不可不析而論的。

(1) 敎育行政　我國之敎育行政，在一般通商口岸，究竟受有限制沒有？此應分數條來說，第一外國人在我國通商口岸，有可以設立學校而加以經營之權，照一千八百六十八年之中美華盛頓條約七款，是很明白的。(國約大全上編卷六第八頁) 但此種敎育行政是否屬於我國，無明文之規定。從外國人之治外法權關係論，我們對於他們入此學校之人，固不能加以干涉，而我國人之入外國

人所辦學校之關係又是如何？外國人對我關係爲屬人行政；入此學校之學生，既爲我國人，當然我國敎育權是能及的。與此連類而及的一個問題，卽敎學學校，我國敎育行政權能夠及之麼？現在敎會所辦之學校，爲我國敎育方針大障害，影響於我國民性質有大關係，已爲識者所共見。加之，彼等所辦之學校，遍布於各地，勢力雄大，爲我國敎育冠。所以我敎育行政能否及之一個問題，對於我國敎育權有重大關係。據他們之所主張，則謂由我國既許以布敎自由，當然於此種學校不得加以干涉。以我所見，此不干涉，自有一定之程度，決非無限制的。如作與我國體不相容之宣傳，及爲非國民之同化，在我實有干涉之必要。最後外國人入我學校就學時，我國敎育行政又是怎麼？原來不平等國人之權利，對於我只可爲消極之主張，卽是不依其同意，不得加以干涉，其實並不是對於不平等國人全然不得行使，得其同意，卽可以干涉的。照前所舉之中美條約卽可明白，所以我敎育行政可以及之。

（2）衞生行政　一般通商口岸在衞生行政上所受之限制，可分爲對人的，對物的。先從對人而論，我國統治權對不平等國人，原則上全然不得行使。縱對於公衆衞生保健上有行使之必要，以受治外法權限制之關係，亦不能爲一切之强制執行。如欲行使須有關係國領事之共同參加。但是亦有一例外，卽是在各商埠所施行之（Harbour Regulation）關於衞生規定，就在不平等國人，亦須

與以遵守。此係由我國之制定，經各國之承認，然後以至於施行。至對物所受之限制，則不分所有、占有、有形、無形、動產、不動產，縱有須燒燬消毒時候，亦須先得其承諾，此係由外國人在我之享有財產不可侵之特權所使然。

產業行政所受限制，大略與上同。

（3）交通行政　一國交通事業，當然是爲該國主權之所及，固不待言。然在我國之情形，却有大異。先從郵政而論，從來各國在我國施行郵務，未經我國之承認的，實是不少。因之我之郵務行政，實受重大之制限。然自民國十一年華盛頓會議結果，我國以條件附議得達撤消之目的。其條件概略即（一）須有效郵務之維持。（二）外國人總辦之地位，須保證無變更。但在他方有關於治外法權之郵務行政，仍受制限不少，惟其間亦不無例外，即外國人如欲利用此機關時，則不可不服我之行政。舉例來說，如外國人有私運嗎啡及爆發性藥等之違禁物時，一經發覺，立與沒收。

電報之行政又是如何？此可分成有線無線而論，有綫電報；我國同外國之關係，則有（一）辛丑議和條約第九條各國占領之軍用電綫。（國約大全上編二卷三頁）（二）由日俄間所締結關於東三省之電線條約，而經我承認之電線。（三）由中日條約而承認之上海長崎芝罘大連間之海底電綫

等。關於此數種電線中之規定，雖不無大同小異，而結局總不外我交通行政之受限制，卽是上所說諸電線中之各種公司，苟得我許其安設與上陸權，則其經營之方法及電費之徵收等，皆非我所得過問。但是有時候，亦有依我之法令的，如一八九六年我國同大北公司大東公司規定第九條是的。

至無線電報，我國交通行政所受國制限又是如何？原來各國在我國所建設的無線電報，實是不少。有的是經我所許可；有的是純未經我承認，而自行安設的。但是不論何種，歸于不受我國交通行政之支配，則同歸於一。從來我國同他們，都爲此有交涉，而希望其撤廢，以各國之遷延而不果。結局本件在華府會議成爲問題，由各國協商結果，對此分爲二種辦法，一是關於未經我國之承認者。一由我國已許可者。前者由我國補償其所費而移轉其所有權於我，至後者因由我國以明文承認關係，是依然不得撤消而存在於我國。惟附加有一定限制，卽只限於供公共機關之用，一般商用和私用是所禁止。

（4）警察行政　警察權之行使，係基於國家統治權之發動，而以保護社會安寧，增進公衆利益爲目的，先從保安警察而論，其所及之目標，則爲特別之人與物與夫特殊之行爲。因此等皆對於社會安寧之秩序，有大障害，前者之例，如精神病者等是，其次之例，爲有危險性之火藥洋油等，後者之例如違警出版物等。而第一對人之關係，以不平等僑人有治外權，當然保安警察之權力，是不能及的。如

欲有行使之必要時，須先經該國領事之承認。而在其家屋內之不平等條約國以外之人，如欲對其行使時，亦必須履行引渡之手續。一八五八年之中英天津條約二十一條，（上編卷四三頁）即爲關於此項之規定。對於特殊之物又是如何？亦是僅可及於歸不平等國以外之人之所有才行的。中比條約十四條之規定，（上編卷八十頁）卽本此意。至於特殊之行爲亦然，警察事務除保安警察外，還有衞生、產業、風俗之警務等。其所受之限制，大略與上等。此外外國人有遵守之義務的，厥惟交通警察一項。原來水陸交通之取締，在各種警察事務中爲最頻繁，且常在實際上發生之問題不少。愚竊以爲交通問題，如外國人有利用之時候，當然有應遵守我法令之義務，如左側通行令及路上安置危險物之禁止等。因爲此種事件，不特對於我國之安寧秩序妨害不小，並對於各國在留我國人士之公共利益上，亦生大障礙。所以惟此決不可以治外法權作護符。就退步言，由我承諾其於交通問題亦有特權，非我可得干涉，但是從交通之性質而論，屬於營造物居多。在我之行使主權爲管理，在他們爲利用。既云爲管理與利用，則純離權力關係，而可當作一種私法關係看待，所以彼等當然有服從我義務。

照以上各種情形看來，我國之警察權，除交通警察而外，對於不平等國人幾無施行餘地。然此爲屬於通常時候，如在我國，苟遇有非常事件之發生，則在我國可以基於警察緊急權（Polizeinot-

tandrecht）而行使之。蓋此等事件，係處于危機一髮，間不容瞬。如皆照平時辦法，凡百皆須經其同意而行，則對於一般社會或國家所生之危險，實不可以名狀，故不能以常格相律，應主張我之警察權對於他們，亦可得其行使。

（5）財務行政　國家之財政收入，可分成公經濟私經濟二種，私經濟者係國家對於私人所生之交易或經濟關係，並對於私人有特別之勤勞而得其報償的。換句話來說，卽國家與私人間，爲一種私法關係，從擔負方面來看實含有任意之性質，且對於其所負擔，通常必有一定利益之相伴。而公經濟之收入則不然，國家爲維持其本身之存在及發達計，有用錢之必要時，對於國民加以賦課的。其特徵卽在强制之一點，如租稅手續費是的。其賦課之發動，係常基於主權作用。先從私經濟而論我國同外國之關係。照一八五八年中英天津條約第十一條（上編四卷三頁）各國商人在我國實有營業之自由，而我政府如與該國商人生經濟關係時，以其屬於私法，故實未受何等之限制。但是我國公經濟與外國之關係又是如何？此種關係較大，我們當詳爲論及，

第一不平等國人在一般商埠關于財政有無負擔一問題？我們可從數方面觀察，第一是國際上一般之原則，第二是我國之習慣，第三是外國人在我國之地位，國際之一般原則是甚麼？卻是一國人

如在他一國內時，應有與該國民對於該國財政有同等負擔之義務。原來國際平等主義，在近世國際公法發達結果爲然，至昔時各國之內外人差別主義盛行時，外國人比本國人且將受重大之限制，財政上更應重爲負擔。固不待論而我國之情形，則恰與此相反，外國人較我們對於財政負擔，特占優等地位，無論那一種徵收，都是不負擔的。其次我國之習慣是甚麼?原來我國自漢唐以後即以愚民爲立國政策，何况處於滿清時代，異種政令之下，國民無經濟上之常識，自屬可知。所以關於財務行政，除向本國民抽收地丁租稅而外。其他之商工營業，一概是無稅的?換言之，即一切之所謂營業稅、家屋稅、是不存在的。外國人之在我國，亦是享有此種習慣之特惠。在通商口岸，是自由營業，毫無財政負擔之可言。至外國人之地位又是如何?原來彼等在我國享有治外法權，在前清時代，固算是出於昏愚，向彼等曾未爲課稅之提議，而轉入民國，初亦嘗見及此，且與彼等屢作交涉，無如彼等始終恃治外法權以盾我，故此問題，至今仍未解決，試分論之。

（a）租稅問題　不平等國人在我國已如上說，通常是不納稅的，但以條約所規定之特別關係，如進出口貨之關稅，及輪船之噸稅，亦是照納，現在之天津上海等地方爲充作河川修理經費之用，經外交團之承認，由我國向該國人徵收，亦是有的。而於三都澳又有所謂碼頭稅，此則爲未基於條約

之形式，然照中法天津條約二十七條（上編五卷四頁）以廣義之解釋，如經該國之承認時，就在不平等國人，亦是生納稅之義務。茲將我國施行印花稅之概要，略一述及。我國自發行印花稅後，曾與外交團爲數次之交涉，請其承認我之對外國人有印花稅徵收權，卒以其反對未果。民國四年，由我國政府行知上海外國商人，命其一律照納，而外交團又爲强硬之抗議。翌年五月，我外交部又繼續交涉，而彼等仍悍然不應。結局由我政府以適用問題暫不進行爲條件，而請其爲主義之贊成。後外交團形式上但已允許，卽限於以不傷及外國人之地位爲條件。

（b）手續費　不平等國人之應納手續費與否，則應先從該項費用之性質而論。原來手續費，係國家對個人以其爲營造物之使用，公務勤勞之享受，故加以特別徵收所生之一種收入。其種類有二，（一）行政手續費，（二）司法手續費，皆基於國家之統治權，而爲强制。所以在一般國民，自因此生服從之義務。然在外國人方面則如何？外國人亦是應該負擔的，縱然行强制徵收，亦與條約無背的。因爲在第一種之行政手續費，實爲國家對個人特別生一種公務勤勞之提供。既生一種特別公務之提供，此個人從報酬原則上，當然生負擔之義務，如製造品之檢定，不平等國人有請求爲此時，我當然應取其一定之手續費；此爲勞務特別報償問題，彼等當然不能執條約以盾我。其他行政手續費，都可

因此類推而命其照納。此外行政手續費還有一種更著明外國人有負擔之義務的，因此純爲一種利用性質，我縱然有所徵收，亦無非取得一種特別報償，近代國家文化之施設，如水道病院等，大概皆屬於此類的。至司法上之手續費，雖不是如上說之行政手續費，對於個人生特別之利益而爲報償，而因此有煩及國家及促其裁判，從勞務上而言自生一種報酬費用。所以從此點而論，當然無內外國人之區別，有一律負擔之義務。

（c）公債票　公債票，依應募者之意思，可分成強制公債票任意公債票二種，後者即是依公債應募者之意思以爲募集的，強制公債票即是不管爲債權者意思如何，爲債務者之國家或公共團體，皆基於統治權而強制令其負擔，與上之租稅等皆爲公經濟收入手段之一。此種強制公債票，在不平等國人是不能負擔的，據中美華盛頓條約第十條就可明白。此外與強制公債票類似的，尚有一種不免換紙幣，此種紙幣在我國與外國人經濟關係最大，不可不一論及。凡兌換券係於他日兌換開始之際，政府允以現金支付而發行的。關於此，我同外國人有二種關係可得而論：即一爲流通力關係，二爲兌換關係。此種流通力能及於不平等條約國人乎？不能，因爲此種強制力實受外國治外法權之限制。但是他們如進而收受此種紙幣時，則其關係又與上異，第一他們之所以收受此種紙幣，是以其有

流通力為然，否則決不能收受。所以此種流通力，對於他們仍是有效存在。第二此種紙幣如由外人轉付與他人之時，他人可得拒絕麼？不得，如能拒絕，則不能云為政府有强制流通力。至兌換關係又如何？本來不兌換紙幣通常額面價格與實際價格，（即行市）差得很遠的，有甚至於毫無價格者。通常國民是不能要求兌換的。縱得兌換，亦須要較額面價值折扣幾成，一來是以勢力不及關係，二來是受有經濟上一定原則作用。而與不平等條約國人之關係則不然，第一以此種兌換券限於未經條約之承認，當然不得使負不要求兌換之義務。所以他們可以向我們要求兌換現金。第二如兌換時，他們一定要照額面上一定之價值兌換，我也是不能拒絕。近年我國各省及中央所發行之紙幣而吃外國人投機之虧者，實是不少，卽是基於以上之原故。

（d）司法權　國家權力最高之作用，有統治權之行使，盡人皆知，無待贅言。孟氏曾分析此為立法司法行政，各具有絕對獨立性質，不許受外界絲毫限制。惟我國以與各國有條約關係，情形則有大異。行政權在通商口岸受有大限制已如上說，司法權仍與行政權若出一轍，所受之範圍極大。原來從國際公法上來看，一般商埠既為我領土之一部分，凡關於訴訟事件，當然為統治權之司法權所能及，而我國何以不若是？則由條約上領事裁判權之一語有以致之。蓋我國行政權之受限制，實由各國

在我國有治外法權。換言之，即各國在我國對於該國人可行屬人主權，而司法關係亦然，以外國在我國有裁判權關係，我屬地主義之司法權，實不免受其限制，最初開其端的，即爲中英南京條約第十五六七各條，（上編四卷三頁）其後各國，大略皆援例爲大同小異之締結，共計各國在我國有此特權者，爲十七國，惟大戰後之德墺俄諸國，已向我拋棄其權利，而爲平等通商條約之締結，現在就領事裁判權之內容及原因而加以討論，領事裁判權之內容可分成三種觀察：一中國人間之訴訟，二外國人間之訴訟，三中國同外國人間之訴訟。第一在一般通商口岸，當然爲我國司法權所管轄，自不待論，而第三關係，則與此恰相反，我國之屬地主義被其限制，而概歸他國司法權之管轄。其裁判機關，則以領事代之。至第二我國人與條約國人之關係，不論民刑事訴訟，由起訴國人之不同，而裁判管轄權，即因之有差異。即第一如我國人爲原告而外國人爲被告時，則我國人不能在我國司法機關起訴，即能起訴，亦非我國司法權所能及，故須向該國領事起訴，方有效，因審判權在領事之手故也。第二如我國人爲被告，而外國人爲原告時，則該國人可以在我國官廳起訴，而審判之權則在我國。（中日通商條約二十二款）（上編卷九第五頁）但間亦有須會同辦理者，（南京條約第十七款）此即稱爲被告主義，其意即表示外國人屬於被告時，我國司法即昌因之受有限制。至領事裁判權之原因，他們藉口上，則歸

於我國司法之不良，而根本上之出發點，仍在一資本主義。我豈不在前說過嗎？自這資本主義的一種組織成立後，社會上即產出一種特權階級之發生，凡社會上一切利權、利益，皆歸他們壟斷獨占。所以他們爲維持此種特別權利計，凡精神上，物質上之一切手段，苟可以供其利用，無不設其利用，前者即不外概念之宣傳，後者即不外以政治之力來保護。現在所講的領事裁判，即屬於後者手段中之一種，因爲在國內議會，既爲他們的機關，則在司法上所準據的一切法律，皆爲保護他們而設，自不待言。所以他們在國內司法上已占有絕對優越位置。最著之例，即近代有名之工場法治安法警察法等，可云純爲保護資本家之特權而設，亦無不可。而在國外亦然，如司法上不較其國之土住人享有特權時，則不易在他國占有優越位置，而發展上亦有大障礙的。此即爲設定領事裁判權眞正之原因，而各國住我國之領事以一地方商務官而兼外交司法行政諸權限，不可不稱爲在現今國際上之一種奇現象。

第四節　一般商埠與不平等國屬人行政之關係

在我國之一般商埠，如外國要爲行政權之行使，則須限於屬人關係才行的。換言之，即條約國行政權，須限於其國人之居留我國商埠者才可向之行使，此實爲與專設租界相差主要事項之一。因

爲專設租界不論爲一國之專設租界與各國之公共租界都是依一定租界之規條而行使其行政權，常具有地方行政之性質，一國屬人行政權，常因此而受限制。質言之，即一國之屬人行政權，須限於與此等專設租界行政權不相衝突，才有施行之餘地。而在一般商埠則不然，只要爲其國之居留民，即爲其國行政權之對象物，是概括的，非部分的。

（二）不平等國屬人行政權之性質　甚麽叫屬人行政權呢？即是一國之行政權，經他一國承認之下，以或程度而可行使其權於他國內，用以監督保護本國之居留民的。其第一之出發點，即由一八五八年之中法條約三十九條，由我國承認其『只要爲不平等國人均非我所得過問』（上編五卷五頁）其次於一八六五年之中比條約十四條，由我承認其『凡不對等國人之在我國，其財產均有不進侵犯之權利』。（上編八卷十頁）此外又有所謂領事裁判權之規定，卻在我國凡條約國人間之訴訟事件，及條約國人爲被告之訴訟事件，均不歸我之裁判。自此等條約，在我國訂立後，他們的行政權遂得於條約規定範圍之內，對於其國之居留我國者行其保護監督之權限，此種保護監督，通常除民刑訴訟審理外，對於本國人民爲行政權之發動，亦是有的，此即一般所謂治外法權

但是爲我們應注意的，即在一九〇二年，由我與英國所訂立之馬凱（Mackay）條約第八條

十二節，列有凡條約國人，亦應遵守我之行政權之一種規定，（上編卷四第二十六頁）其次日本一九〇二年，與我所締結之日清通商追加條約第十條，亦與此約爲同樣之規定。（上編九卷十頁）似我國之統治權，有幾分膨脹之希望，然此究爲空文之規定，毫不發生效力。不平等條約國人之在我國，至今仍占有最優越之位置。據上面看來，凡不平等條約國人，對於我們的行政權，實無何等遵守之義務，我們是可以明白了。但是亦有例外，卽基於我國與各國所訂的條約，各國俱應一律遵守，如違背時，不特船舶貨物可以沒收，並可加以罰金之懲處，各關稅章程卽是其最著之例。一八五八年之中英天津條約三十七條，卽屬於此項之規定，（上編卷四第九頁）其他各國之通商條約中，亦無不見有此項規定之存在。

（二）不平等國屬人行政權與我對外戰爭戒嚴令之關係，我國行政權之不能及於不對等國人，由上文我們是已經明白了。然如我國與他國入於戰爭狀態時，後我國所施行戒嚴令能夠及他們麼？可分成三面來看：第一如我國與此不平等國交戰的時候，這一種治外法權當然消滅。第二如此不平等國與我爲攻守同盟，而一致抵抗他國之時，則與我既屬利害一致，當然能爲我遵守此戒嚴令當然是有效的。第三如該不平等國處於中立之時候，則從國際公法而觀，其國實有受此戒嚴令支配

之義務，在我國其國所行使之屬人行政權，當然蒙極大之限制。這原故無他，因我國實已處於生死存亡時候，決不能以平常之例可以律我而禁我戒嚴令之行使。如果阻我，則何異於使敵人得其利用，而遺我以極大之不利益，豈不失二國間中立維持之旨？所以我們當然說戒嚴可以支配此屬人行政權，也就是由這原故來的。

（乙）專設租界之特質

第一節　專設租界之特質

爲通商口岸之一部，而又與一般商埠異其趣的有二，即外國專設租界及公共租界是的。此二者一方面從其爲一般商埠一部分之處而論，與一般商埠是同其性質，而在他方以承認外國在該地之有行政權行使又與一般通商口岸相異，茲舉其要件如左。

（一）專設租界爲一般商埠之一部分。

（二）由我國之允許而設定的。

（三）在專設租界內，專設國之地方行政權，有一定程度之行使。

第二節　專設租界設定之方法

在一國之領土內，其國之統治權，實有絕對的，排他之行使。如第三國家欲於此領土內行使公權時，則不可不經其國之同意，此爲國際法上之一大原則。所以各國在我國專設租界之設定，亦無有不經我國之承諾。否則該專設租界是不能成立。中日通商條約之附件第一條，及中英續通商條約第十二節，（見前）都是規定得明明白白的。惟由我承諾之形式，則有種種。有由我國之明示承認，亦有默認的，有由通商條約之規定，有由專管租界之專章，有直接由我國政府與各國公使相爲協定的，亦有由各國領事與我國地方官之雙方協議，而從政府及外交團之承認的。我國默認之例，即日俄戰後之安東及營口是的。

第三節　專設租界行政權之性質與其關係

各國在我國之專設租界，非爲領土之割讓，已如上所說。但是該地之行政權之關係，與一般商埠迥異，有可研究之價值。其要點，即是該專設租界依條約之規定，及現在各處實行之習慣，有所爲專設

租界行政權之行使是原來各國在我國所設定之一般商埠，由條約之規定，對於該國人有所爲屬人統治權之行使，至屬地統治權是絕對不存在的。而在專設租界內之行政權則不然，不止於專設國人爲其對象物，並且包有住於該區內一切之我國人外國人。現在我們應一進而研究專設租界行政權之性質，專設租界之行政權有二種：卽一以專設國人爲對象之屬人行政權，此與一般商埠之治外法權無異，二卽本篇內所謂之專設租界行政權，前者係爲其政府在我國所設定之一種公權，其目的專在於保護取締該國人民之居住我國者，而對於一切住居、旅行、營業等務，是爲一般之關係，而非特別的。至後者則與前者大異，是與該地之設定有密接之關係，而基於其地一切之住居、所有、營業、占有諸關係以爲行使。故其行使區域，非普遍的，係僅限於專設地區。但其對象物，不僅限於該專設國人民，其外亦及之，專設行政權究爲屬人的？抑屬地的？常有爭論，茲一爲說明於後。

第四節　專設租界行政權與我統治權之關係

各國在我國爲專設租界之設定，不是領土割讓，我們主權仍有可以及於該地。一八六三年北京外交團關於租界之性質曾爲一次宣言，其中要點試摘錄於下。（The Chinese not actully in

foreign employ shall be wholly under the controll of Chinese officer as much asin the Chinese city ） 從此見地屬人的根據雖是可以存在，屬地說似稍薄弱，然在他一方我國的屬地主權，或以條約，或以其他規定，向對手國亦是可以拋棄，而此拋棄，如爲全部時，則與租借地無異，而此專設租界之性質，實不能云爲全部拋棄，只可云爲一部分。所以租界仍稱依我之領土固是正當。惟此種拋棄形式，在起初雖爲對一國關係，而以最惠約款之利益均沾上，實與向各條約國拋棄無異。故前記外交團之表示，亦實不過表示一種租界地性質之爲何物，而在該地區內我主權之行使，自不免受有大限制，外國之行政權，實可以以一定程度，行於該區地，結果屬人說亦不得以支持。

我國主權，究以外國租界之設定關係，受幾何之制限？大概是以地方行政受其制限爲原則，而其外之司法權及行政權，尚可以行於該地。一八六三年外交團會爲一次之議決，（ Such territorial authority, shall not extend simple municipal matters roads police and tax for municipal objects） 由此以觀，即可明白租界之性質，是純限於地方事務，而屬於地方行政權觀念以外之公權關係，原則上設定後與設定前，是毫無異的。惟在實際上問題，我國公權，總不免因此受幾分限制。由是我們對於租界，可觀察得一個卓特的性質，即是同一租地內，我國之地方權以外之行

政權司法權與夫專設國之該地地方行政權三者是併行的。總言之，卽該地居民同時受此三種權力之支配，（有治外法權國人在外）不得以有專管權的原故，卽拒絕我國上所說公權之行使，我國對於住居租界內之我國人，有行使公權之權能，在今日已是毫無疑異，無論如何對於租界權限爲廣義之解釋，至少當不得否認之。換言之，卽該國在租界之行使權限，只限於地方權。

照以上情形看來，我國公權之能及於租界，實是不少，最著的，就是司法權。就在行政權，只要與專設租界之地方行政權不相衝突之處，亦可得而行使。徵之明文證之慣例，都相一致。一八六二年我國彼時之住上海道，以洪楊兵事苦於籌款，爰有向上海租界內之我國人，謀課人頭稅以充兵餉之舉，於同年六月致書英國領事，請其贊助，當經拒絕，殊彼時之英住華公使，認領事之措置爲不當，遂以文書命其撤去前議，嗣後英國政府亦聽其議。

但是我國又非是絕對可以行使，同時我國總不免受幾分之限制。因爲由我國旣與以租界設定之承認，當然有對於租界行政權尊重之義務，所以不但我國公權積極不能行使，並且消極亦不許對於專設租界之地方行政加以障害。由是凡我國欲行使主權於該地時，不可不對於該地之專設租界行政權加以考慮。如不得該國之租界行政機關承認，卽是不能行使。茲就我國公權行使時所受限制

分論於後。

（一）司法權　我國司法權所受限制，與在一般商埠無異，即是我國人爲被告時，歸我國審判，但是在專設租界，尚有一特質，卽依重慶日本租界設定章程第十七條，凡日本人爲原告而我國人爲被告時，須會同日本領事派理人員審判。此雖由於中日之規定而依最惠條約之解釋，皆用之於各國所設定之租界間，自不待言。總之我國司法權在專設租界受明白條約規定之限制，是很少，而受各地間之租界章程及習慣之限制，是很多。本來專設租界章程，苟未經我國與以承認，當不得束縛我之司法權，無如我國官吏歷來暗於國際法智識，就是外國自定章程，亦輕率與以承認，而生束縛之効力，而至於習慣，更不待言。因一時之疏忽，作一不法之惡例，遂貽爲永久之禍根，起初未與何等之抗議形式，久遂成爲一種默認。司法上所受之限制，民刑事有所不同，先就民事而論。

（1）關於民事事件。　通常我國司法權，是可及於租界，惟有應注意之地方，卽爲調查證據，有須人民出首法庭，而該當局者拒不應命之時，又如何？我國應取之態度，第一先向該租界行政機關請其援助。如得其承認。或由我們直接傳訊，或請該行政機關代强制其出法庭，均可。究竟專設國有無義務之一個問題，雖是可生議論，但是如限於無特別事故發生，專設國應有援助我之義務。因爲我國人

對於我國之服從關係，實不以外國租界之設置而生影響。且我國既尊重條約上諸般規定，在彼亦應尊重我國司法權之正當行使，而負國際之義務。

其次民事事件上之被告搜索逮捕又如何？此與刑事事件相同，容後併論。再民事事件之強制執行又如何？此亦不可不經該國之承諾。

（2）刑事事件　先從最容易發生犯罪人之逮捕與搜索而論，日本之重慶專設租界章程第十七條，凡關於刑事事件，如欲在租界逮捕犯人時，須先呈驗拘票於該國領事，俟得其簽字後，再與該處派出之警察會同逮捕。但在法國之租界，則與此稍異，即須待我國之要求而後爲之，至逮捕後之裁判，則由兩國派員會同審理。現在有一個問題，即外國人在租界能夠逮捕我國人麼？於萬不得已之時，即公衆治安之維持上，可以逮捕。除此而外，則歸我國逮捕，但由我須遵守一定之條件，即與該專設租界官憲共同行動，或在其援助之下，而逮捕之是的。但此逮捕，不問其爲共同，或得其援助，均是屬我國自爲事件，決不是外國人逮捕後而引渡於我，此爲所屬國被告主義。然而有一例外，即一八五八年中美條約十八條，凡在租界如犯罪人逃入於不平等國人之家屋內時，則須由該專設租界官憲逮捕，而加以引渡，（上編六卷三頁）絕不是由我可以自由逮捕。由以上所說兩種關係，我國在外國所設租

界內行使逮捕權時，通常是二種併行，卽在不平等國人家屋以外之地方，則由我國逮捕，而外國人爲我助力。如在其家屋內，則須其引渡，以地點之不同，而運用逮捕之方法卽異。

犯罪人之搜查又是怎麽？與前逮捕權之行使無異，也是須遵一定之條件才可以的，因爲尊管國有尊重我國公權之義務，我卽有不使犯他們在租界行政權之遵守，至搜查條件之內容，則與前者是差不多的。

現在對於我國有一個重大問題，卽我國之政治犯，如在租界內，我國司法權能及之嗎？關於此個問題，議論甚是紛紜，但一徵於外國所設之租界，苟非領土之割讓，而爲我領土之一部分時，我主權可以及之，當不得與國際公法保護政治犯之義同視。卽據中英條約第十八條，（上編四卷三頁）其實亦未嘗設有政治犯應得保護之規定，此爲純從法律方面之觀察。惟一察及我國近年實例，則多與此相背馳者，各國租界，不單是保護庇覆政治犯人，間有非政治犯而爲民刑事犯，上侵吞公款之贓官元惡大憝，他們亦利用外國之商船及家屋有不可侵之權，均與以庇。故每一事變，國民之受損失不知若干，而彼等嘗得逍遙法外。外國人之爲此，不過使我成爲一長久循環式之內亂，以達其侵略之目的。惟我國民如勘看個中眞象，對於自己，應知自奮，對於外人，應取正當防衛手段。

（二）課稅權 我國對於住居租界之我國人，有課稅之權限耶？這一個問題，有須詳細討論之價値。原來我國可以在租界內課稅一事，從一八六二年在上海英租界之人頭稅賦課以來，已成爲確定之原則。但實際問題，有未必然者。就中如於租界爲地方行政之課稅，我國公權實被其限制。而我國之徵收，如爲一般稅之時候，當不問稅權之如何，我國實有正當行使賦課之權利；租界自不得以租界行政權而相對抗。蓋設定租界一種事實，決不得使我國民對我國之納稅義務可得而免，然而又不是如在我國之一般領土內，我可以無條件徵收，因爲在租界官憲，雖不能否認我主權在租界內之行使，而我亦不得爲有妨租界行政權之行動。所以在具體上之徵稅問題，自當因此生出煩雜之手續，即是在抗不納稅之華人，我不能向之取直接行動而强制徵收的。其他關於稅種課稅標準之決定，及賦擔能力之調查，在我不得實地辦理，亦須受租界行政權之限制的。在此種時候之救濟方法，如條約上之明文規定及慣例均不存在時，除待兩國官憲間之交涉，實無其他善法。我國同外交團所交涉印花稅事件，實不失爲租界內課稅之一個先例，該案係於民國七年八月二十一日，由我政府製定後，通告於外交團，請其承認我在租界內對於自國人之課稅權後，經其稍加修改，以文書承認，我國之有課稅權於租界，於是乎成立。

（三）行政罰　我國基於行政權之行政處罰，亦可及於租界內乎？此亦為租界行政權所限制。因為行政罰之內容，為拘留、過料、沒收、罰金等，而拘留是為加於犯罪者身體之處罰的一種強制，所以如在租界而行使拘留權時，自必經該租界國之承認，其施行之手續，與刑事之犯罪引渡，是同一樣的。至罰金同過料，如犯罪者自發的向我國政府照納時，自不成為問題，而在租界如有強制執行之必要時，亦是要該租界當局之同意，在大多數地方，都是要靠彼等之援助，才能達其目的。而關於沒收事情，更比前二者重大，因為凡不動產在租界設定後，其所有權之移轉，是受有條件之限制。換言之，卽所取得，須限屬於當該國人，而不許自由沒收。如欲行使沒收權時，除命其拍賣，而收其代價外，實無良善之方法。其次，尙有動產之沒收，此亦要強力相伴，仍對於該專管租界之當事者，有求同意之必要。

茲有一應注意之事，卽照海關關於槍械子彈之進口章程第十條，凡於外國商店而又為外國人所占有之兵器彈藥，除作自己護身用手槍外，由該所有人及代理人，須限於一定期內呈報，如逾期隱匿不報，或報而不實時，則該事實一經發覺，立與沒收。此為上所說沒收之特例，但此亦須先照會其官吏而求其援助。

最後我國對於租界內之家具房屋，可行公用徵用麼？亦須該國之承諾，原來我國對於不平等國

人之所有權，以受益
收必要之時，自係以
公用徵發之餘地。）
一例。（下編一卷六

第五篇

我國人在外國

我國以無妨於專務
在本篇內止論及前
（一）我國人
不能不服其權力。但
限於對該國民之行
界內之徵稅問題，如

向我國民之任租界者有所徵收。但如爲該地地方公用之徵收時，在我國人當然有納稅之義務。所以我國人服從義務之發生，是須與租界內生一定之關係，卽在該地須發生有營業、所有財產、住居等事，才有義務服從之可云。

現在我們有一個應該研究問題，卽是外國租界官吏依其法規，有處罰我國居於該地之人民權限麽？這個問題本來有種種之議論，但是簡單的可以說有處罰之權限，但有一定不得超過之限度。原來照租界本來之設定性質，是純爲通商利益之增進，非若租借地之含有政治性質可比。所以專設租界法權之行使，至少須以此爲標準。換言之，卽該標準之決定點，係在於專設租國人之在該地之共同生活，及經濟上利益之維持及增進，如超此標準而行使法權時，實不外是一種越權舉動。所以在租界內，如對於我國人有處罰之必要時，祗要除去其違法行爲卽可。如從處罰程度而論，處罰祗可及於身體或財產之拘束。縱其不然。如我國民有犯法行爲時，則命其退租界亦可達除去犯法行爲維持治安之目的，如再有不足時，則以之引渡於我國法庭，亦未嘗不可。但是從來在租界所行之慣例，嘗有對於我國人處以禁錮之罰，此爲違法，無可諱言，漢口英國租界章程，卽爲此種規定之一，而在日本所設之租界則與素例異，卽我國人如在該地違法時，則處罰之權，全在於我，例如漢口日本租界規定是的。

（二）我國人在專設租界有參與政權之資格麼？照一八六二年外交團之決議，There shall be a Chinese element in the municipal system to whom reference shall be made and assent obtained to any measure effecting the Chinese residents 我國民在租界實有參與政權之資格，此為納稅義務上所享之權利，照近代各國各民權之觀念自是當然之事；上海租界章程二十八條，（下編一卷十三頁）凡章程有制定及變更之必要，均須我國政府之承認；但此主義，在其他各租界，尚未實行，並且還有不許我國民參與是很多的，或以明文之規定而禁止，或雖無明文而事實與禁止無異。究竟我國民應否有參政權利麼？有納稅之義務，當然生參政之權利。此實為近代國家之進步思想。何況我國民在租界所納之稅，為數甚鉅乎？然而我國民結局無此權利者何也？此不外他們為維持特權階級之資本家利益而已。

（三）專設租界對於我國人私權之限制　租界設定後，不僅我國之公權受其限制，卽住居該地我國民之私權，亦以條約或其他規定而受種種之限制。此不可不云為資本主義侵略之一大特色，其內容實不外對於該地而為經濟上一切之壟斷。

（1）對於我國人在該地土地所有之禁止　原來專設租界既為我國之一部分，我國人之在

是地，當然與內地同樣有土地所有租借之自由權利。然而各國嘗以條約而對於我國人加以限制，沙市日本專設租界章程第九條，即是其最著之例，我國人只許在該地營業，實無借地之權。然不可以是即解爲我國絕對無此權利，一八六八年之法國天津租界章程，對於從前所有權之我國人，設有例外。而在英國租界，多數亦承認我國人有取得土地之權利。然此不過爲一種官樣文章，其實加減之權限，一在於該國領事，歷來之慣例，土地皆薈落於英人之手，所謂僅有其名而無其實。

（2）對於我國人不動產移轉之限制　我國人之在租界，原則上雖無借地之權利，然有時亦是不無例外，然而大多數都是禁止以土地移轉於其他國人，漢口日本租界章程第八條之規定，即是其一例。此種限制，究竟算得正當之行動麼？否，因爲在我國通商條約上，無不載有外國人在商埠有租地之權利，而專設租界又爲其部分，在法律上，當然應從一般之規定，而各國人皆有此權利。然而結局各國相互間未聞以此生轇轕爲何歟？此無非是由彼此皆設有此種不法之限制，以圖達獨占之目的，故與其攻擊，毋甯相爲默認。

第六節　專設租界行政權與不平等國公權之關係

在外國租界內，原是該租界設定國之屬人行政權，與地方行政權相併行的。但是有時總不免相爲衝突，而爲此衝突之主要原因，則大致不外（一）司法行政權界限之不明瞭。（二）該租界設定國之地方行政權與各不平等條約國之屬人行政權之相混似。先就司法而論，各國在我國，皆有領事裁判權，爲被告所屬國主義，決不因租界之設定而有變更，故此無可衝突地方。惟有應注意之處，即司法權之發動，不止於訊問及判決，並有對於犯罪者須爲搜查逮捕之事。在此種時候之二者關係，從理論上說，不平等國苟對於自國人有治外法權存在，則不管專設租界國行政權之有無，亦是可任意施行。然而因此或不免對於租界國惹起重大之紛糾，亦是不可期的。因爲在租界設定國，對於租界治安維持，及租界人士幸福增進，實有其責任。如果任各國之人自爲政，不特以上之目的難達，並且租界共同秩序，亦將陷於危險之區。所以爲應實際之必要，各不平條約國之公權，遂不得不受專設租界國行政權之一定限制，而其國在該處居住人民之自由，亦不可不以或程度受其束縛。各不平等條約國司法權之行使，即是其明徵，即他國如欲行使此項權力時，則不可不取得該設定國之同意，並求其援助。而該設定國有時且可對於此種公權之行使，或阻止，或令其猶豫都可。以上所說關係，其實各國並無何等之協商，大約都是僅以自己所設定租界之章程而爲發布。——法國在漢口之專管租界章程第十六

條，即是其一例。然在租界國對各不平等條約國之請求，如限於無特別事情發生，當然有承諾之義務。因爲不若是，既失國際間親善之關係，而租界且將成爲罪人之逋逃藪。其請求最著之例，如證人傳訊，訴訟費用之徵收及强制執行等。

第七節　第三國人在租界內之國際地位

在租界內，第三國人之地位，大抵準前項之說明可以類推，即原則上，大致是由租界之法規而被限制。惟以關係國之不同，而在租界內之地位亦略有差異。蓋由條約之有無！可分爲無條約國人，及不平等條約國人，而稍加以討論。

（一）無條約國人及平等條約國人之地位　原來無條約國人及平等條約國人，在我國皆未取得有治外法權及領事裁判權，照國際公法屬地主義，當然服從我國之主權，決不因租界之設定而有變更。租界已如前所說，既爲我領土之一部分，未具有割讓之性質，苟我國未委讓此權與第三者之時，租界國當然不能代我執行。重慶日本租界章程第十七條，凡居住於本租界內而未有領事派出國之人民，（即無條約的國人）如有訴訟，由中國官廳受理是的。至平等條約國人，原則上大致適用無條

約國人之規定。唯二者間之差異處，即在一通商權，即一爲我國給與之恩惠，一係依條約以爲保障之權利，凡平等國人苟未與所結條約相違背時，當然有服從我國主權之義務。換句話來說，無條約國人與平等條約國人有服從我國之裁判，自不容疑。惟至屬於地方行政權事項，則由我國出以拋棄，而該租界設定國遂得代我以執行。所以其結果不單是住居於該地之我國民，以或程度須受其支配，即無條約國人平等條約國人，亦對於該專設租界行政權。生服從關係之慣例。本來從純理而論，此種服從，自是毫無根據，因爲無條約國及平等條約國之人民，決不可與我國民同視，即不能云爲我對於他們放棄其管轄權時，該租界設定國即有管轄之權力。縱除我國外，彼等尙有一應服從之祖國存在。然而歷來在我國之無條約國及平等條約國，皆對於租界設定權之行使，當與默認，未聞有何等之抗議。

（二）不平等國人之地位　不平等國人，在租界內之地位是怎麼樣？可分成二種觀察，即（一）不平等國人除服從本國之法規外，實不受何等權力之支配，初不以租界之設定而有異。（二）不平等國人，在我國有居住、營業、旅行之自由權利，而對於此自由，除基於本國之法規及我國條約之制限外，實不受何等之限制，故亦與租界之設定無關的。由此關係看來，道租界行政權，原則上是不能束縛不平等國之人民的，試看一八六二年北京外交團關於此之決議。（Each consul shall have

the government and control of his own people) 然而專設租界之行政權，如獨對於不平等國人不能行使時，則在租界之行政，自不得徹底，而一般公衆治安，難免不受影響。所以在各不平等國家，一方面對於本國國民，自然任有保護維持之責，而在他方，實有尊重他國在一國所得既得權利之義務。如本國人有紊亂他國秩序之行動，當然是不能許的，是應取締的。其取締手續，固可以行使本國之公權，然而有時在重大事件發生迫不及待時，則不能不拋棄一部分之權力於租界國而許其正當之行使。加之，一國在他國租界內時，常有利用公共營造物及水道橋梁等事，並仰其國警察之保護亦是有的，由是關係而生服從義務，亦屬自然之勢。所以不平等國家實有不得不承認租界國對於本國民之干涉與取締，惟其行使，自有一定之限度，是不可以逾越，茲一路說其範圍。

（I）服從須經各所屬國之承認　專設租界行政權，亦可以向各不平等國人住居於該地者行使。然此爲該不對等國所拋棄而由租界國繼承，而其拋棄形式，不論爲其國公使或領事，只要有代表國家資格而表示拋棄其管轄權，並承認租界國之行使行政權時，則該租界國當然有及於各不平等國住居租界內者之權力。由是租界行政權，遂得普行於租界內，而公共治安得以維持無礙。一八九八年上海法國租界擴張問題發生，英國遂盾揚子江沿岸不割讓之條約以抗。結局，法國以凡於租界

內，有所施設，如章程之規定變更等，須先經其公使之承認爲讓步之條件，而此問題遂得解決，卽爲本篇中之一例。

（II）在緊急狀態之時　緊急狀態是如何？卽是在租界之公共治安維持上，遇非常事件發生有迫不及待時，專設租界國可以行使行政權。原來租界之所以存在，是爲大衆共營共同之生活，而住居於該區內之生命財產，務期其保全。然不幸而如遇有殺人放火之事件發生，有危及全體生活時，如以其爲不平等條約國人之故而不管，或管亦須取經該國官廳允諾之手續，則租界之秩序，實不堪言狀，而租界失其存在之價值，所以專設租界國之行政權，如在此種時候，不僅爲該租界一國人之利益維持，卽爲大衆生活安全保護計，亦實有行使之必要，決非他國可得盾治外法權而加干涉，不特不能干涉，並且至少須承認此種行動，然範圍須限於上說之事，不可任意藉口行使。

（III）不平等國領事在租界內之地位　上所說事件外，尚有一問題，卽一國領事，如住於他國租界內，亦有遵守該租界法規之義務沒有？此一個問題，嘗於一九〇九年中，在廣東英國租界內，成爲各國領事，與該租界之執行委員之爭執事件，其事件之內容爲何？卽由每年所施行之衛生檢查，美則主張對於領事無此權利，英則主張有此。結局，此問題遂移於北京之外交團，以事前須通告爲條件而

解決。此事其實在兩方面俱有失當地方，即是在美國領事，誤解此不可侵權爲一般的。須知此種權限僅可向我主張，而他國人是無守此義務之必要。而在英國方面，如據租界章程，既爲對於（Subject or citizen）適用之規定，而領事官職，則非（Subject or citizen）其權力之不能及也，是可知，以我所見，此問題之解決，當求之於租界設定之時間關係。如一國領事在他國租界未設定以前，即住居於該地內，而未承認其行政權之行使時，則專設租界行政權，當然不得及。反之，在設定後則如何？此則從地域關係而可分爲二種，第一如該地域爲（concession）而土地之所有權屬於該租界國之時，則行政權之能及與否，則一視該地屬於該領事時，有無附帶條件爲定。如限於以不妨害領事之公務執行而加以條件時，則對於該領事，可適用條件上所設定之限制或規定。如未附有條件時，則該租界地，僅爲我國同租界設定國間之規定關係，其他國當然不負何等之義務。但在該設定後，如該地區爲（Settlement）未得全屬於租界國，而由該地之所有者以之讓渡或借貸與他國領事之時之關係又如何？在此時租界行政權之能及與否？則視此土地讓渡借與者有無服此之義務爲定。如借與者，處於未有服從義務之地位時，則可以任意以有條件無條件爲讓渡均可。在無條件而爲讓渡或借與之時，該租界行政權當然不得向該領事施及。如以有服從爲條件而讓渡或借與，則該領事不得

違此條件，而拒絕租界行政權之行使。但是在借與者有服從義務之時又如何？此則不可不準據專設國行政權之規定而爲讓渡或借與。該規定如含有凡借貸土地者，均須守此規則時，該領事自不能獨異，而生服從之義務，

第八節　租界行政權與租界設定國民之關係

租界國之行政權，對於該國國民可以行使固不待言。然而此類行政權與其國之領土行使權，是有差別，不可作同一看待。因爲租界實爲我領土之一部分，租界行政權之行使，當然有一定之界限，此界限是依租界行政權之性質而定，決不許有所逾越。換言之，外國人服從之管轄權，是與前無異，不能因租界之設定而有所消長，此主義實爲各國之所共守。

第九節　租界行政權與租界內動產不動產之關係

租界行政權，可分爲及人及物二種。及人的已在前說明，茲一應論及後者。物體可分爲二，即動產不動產。動產富於移動性質，並且常易隨人轉移。所以對於租界行政權關係，差不多與對人關係無異，

實生服從之義務而受其支配。我國人之所有動產，照慣例在其支配範圍。就屬於第三國人所有，亦是有同一樣服從此之性質。惟我們一詳細研究一八六五之中比條約十四條，各國在我國由此實取得財產不可侵犯之權。此雖對於我國爲主張，而實爲各國之既得權，故在租界國實有尊重此之義務。所以在此種時候，應生下列之二種關係：即（一）動產歸租界國人之所有，而爲其他不平等條約國人占有時之關係如何？（二）動產歸不平等國人之所有，而爲租界國人占有時之關係又如何？先從後者而論，即租界之行政權，對於占有，可以干涉，但不得及其所有權。例如以或種占有物而置於公道，有妨害交通之時，交通警察可命其取去，但不得遽沒收其物。蓋以此物爲租界人之占有，可加干涉，而其所有權則歸不平等國人之所有，實不能沒收而侵犯其財產權故也。至前者之關係，雖不直接發生所有權侵害之問題，但是仍不得充分行使，因爲占有物亦屬於財產之一種，如侵犯時，仍須發生條約之關係。例如當舖營業，舖主爲不平等國人時，則對於該質物，縱所有權屬本國人，而警察權亦不得干涉及之，如於此時而欲行使權力，則除命所有者取回或轉商該國官吏外，實無別法。

現在我們進而研究租界行政權與不動產之關係，本來不動產與租界行政權，是很密接。就中以警察權之關係爲尤重要，例如交通警察是的。如仍以動產時之例而一概律此，則租界行政權，事實上

實發生重大之障害。所以凡關於此種，至少須離條約論而相互間生一種默認之習慣，即對於不平等國人所有之不動產亦能行使租界行政權，但是此僅爲一種之習慣決不可以云乎爲彼等所承認，就中租界國以外之國家，且有進而爲否認者。一八六八年中美華盛頓條約第一條，（上編六卷八頁）即是其例。不特此也，就在租界國間，方以此意見嘗不一致。漢口日本租界內發生英美與日本不動產之交涉，經年不決，卒移於北京外交團以互相讓步而告解決。然則此種問題，究如何方得正當之解決？則不可不從不動產之性質而一論究。原來在各國租界內，已於前說過有（Concession）及（Settlement）二種，因此種性質不同，而租界行政權應之用，即有差異。前者是爲租借國從我獲得土地之所有權，後者則無所謂取得土地所有權之事，只是使從來所有者仍享用其土地，租界國不過依租界章程而得管理之。由是如租界國以前者之手續而取得不動產時，其處分之權，當然繫諸租界國之手，而不平等國人之不動產，如係屬於此種，則其到手之初，無不受附有條件限制，而租界行政權當然能及。至 Settlement 之關係則與前異，如該不動產在租界設定前，就歸不平等國人所有時，就在設定後，該地之舊時性質，仍依然不變，不因租界之設定而有新影響，故不能爲租界行政權之對象物。但是此種不服從關係，絕非可以永久附隨，如一旦有移動事件發生，權力之行使又有不同。即是如此不

動產仍轉貸與無服從關係之不平等國人時，則此關係依然存在，但是如一旦轉有服從義務者之所有或占有時，立地即生服從之關係。以上所說爲一般原則而有例外，即（一）經其國之承認（二）在緊急狀態時，該不動產，亦可以受租界行政權之支配。

第十節　專設租界戰時之國際地位

專設租界在戰時關係，有四種不同，可得而論的。

（一）我國與租界國戰爭之時候　照戰時國際公法一般原則，兩國開戰結果，凡平時所締結一切國際條約，概歸消滅。而租界地之地位，既一準於條約，則租界國人在該地所設之權利關係，當然消滅，不成問題。我國對德宣戰後之收回租界，而改爲特別行政區域，對於德國人民在該地所有一切之動產不動產，概與沒收，即是其一例。

（二）租界國與第三國戰爭時候　在此種時候，所發生之關係有二方面可得而論：一與我國之關係。二戰爭當事國間之關係。先就前者一說，原來租界既爲我國與租界國間之條約關係，當然不得由租界國與第三國之交戰而生影響。所以因此對於租界所設定之權利義務關係，依然存在。但是

由此發生有一個問題，即我國處於中立國地位，而租界國在租界內有軍事上之行動，而侵犯我之中立時則如何？我還尊重其租界行政權麼？原來租界之設定，是不外以供租界國人及其他國人經濟上之利用，然而如以租界內作戰鬥之標準，是不曾超越租界本來設定之目的外，而彼破壞國際公法之行動。故在我爲嚴守中立計，當然取對抗之手段，或向其抗議，而令其停止或撤出或以武裝爲正當之干涉，而限制其行政權亦無不可。

再進一層而論，則爲實力我制問題，中美一八六八年之華盛頓條約，一款（上編六卷八頁）實爲本款內之一種模範規定，即在租界內任何國家，不得任意取軍事行動。此雖限於我國同美國之關係，然原則上當爲各國之所共認。但是此種規定，不過是一種外交之文書，而究能阻止與否？則一在我國之有無制止之實力。如國家而有實力也，則租界之位置，不可不爲吾輩之所主張，如實力而缺之也，則我只有訴諸外交手段，而爲形式之抗議，於實際可云無補。日俄戰時，我國之東三省，歐戰起時，我國之青島，即是其前車之鑑。

（三）我國與第三國戰爭之時候　在此種時候之關係，我國爲處於交戰國之地位，而租界國則爲中立，所以我國當然對於行政權生尊重之義務，而不容加以限制。然而處在國家危急存亡時候，

苟我對於租界不利用，即將被交戰國利用之時，則我國實有利用此租界地之權利，而租界國亦應對於我加以承認，因爲租界係我領土之一部分，不可不與他領土一樣，以供我戰爭之使用，例如交戰國在租界附近有地域之關係，更爲顯明。

（四）第三國間戰爭之時候　在第三國間發生戰事，關於租界宜從二面觀察，一是關於我國的，二是關於租界國的。先就前者而論，我國係處在第三者中立國地位，當不受何等之影響，然此亦爲法律問題，而重要處亦視我國有無裁制之實力，故由前項之說明可以類推。至租界國對於第三國間戰爭之關係，原則上租界地方爲我國領土之一部分，當然交戰國要守尊重之義務，然交戰國如以租界地爲適於戰爭而爲軍事上之利用時，則他國亦當然取對抗之手段，而非侵犯我之中立不可。所以在此個時候之租界國，實有阻止之義務，因爲該租界地是以商業經濟爲目的，決不許第三國作軍事上之行動。

第十一節　我國內亂與外國租界

我國名說是個國家，其實遇有戰爭事件，就變成一個無國家的樣子，這一種情形，即起於外國在

我國租界之設定。本來依國際公法原則，一國如有內亂事件發生，則由該國政府對於居留之外國人生命財產，極力盡保護之責，如有損失，則由政府負賠償責任，在我情形則不然，外國人多藉口於我國政府之無力，而嘗作違背國際公法之行動，苟遇有戰事發生，不爲自衞團之組織，卽使該國海陸軍軍隊上陸，作種種軍事之行動，以獨立國家而外國人能自由作軍事之行動，國家之面目何存？言念及此，實堪痛心！鬧晉考我國此項主權之損失，可分成二種，先就外國人組織自衞團之沿革一說，原來外國在我國之能組織自衞團，起於慣例者居多，洪楊之役，上海附近，淪爲戰場，同時我國人之避難入於英租界者，實繁有數。彼時外國人之在留我國者，遂爲自衞計，有自衞團之組織，宣告以上海區域，作嚴正中立。此卽外國人在我領土內有自衞團組織之起原。其後武昌革命，南北兩軍相峙於漢口間，各國領事聯合通告雙方；不得侵入租界，一方面又就各國在留人民，爲義勇隊之組織，此卽爲各國在我國有警衞團習慣之確立。其次外國人在我國有軍權行使之根據在於何處？此問題有特別的，有一般的。先從特別而言，庚子議和後，各條約國有駐兵於北京及天津附近，以備萬一，此爲準據條約者。其外日本又有駐兵於我國漢口及東三省南滿州一帶，此在條約上毫無根據，前者是乘武昌革命，日本藉口於保護居留民之所派遣，後者則承俄國在南滿鐵路沿綫之有駐兵權，而相沿以至於今。至一般的，起於

慣例者實居多數。各國商船之所到，即該國軍艦勢力之所到，中俄天津條約第五條（上編三卷一頁）即爲規定俄國在我國有用海軍之權，現俄國雖已破棄其條款，而他國尚有數多存在，此條在他國，尚可援單方最惠的援例用兵。至外國人在我國有用陸軍之權，此亦爲慣例，而無明文。各國實常有此行動。所以我國在租界附近，不有內亂事件發生則已，如一旦發生戰事，不論其爲一般區域，特別區域，各國無不享有海陸軍軍事上自由行動之權，因此常惹起重大紛爭。

關於外國在我國駐兵事件，在一九二二年華盛頓會議，亦曾成爲問題。結局由遠東委員會爲數個概括之決議。其內容大致須以我國有保護能力爲先決問題，而承認撤兵。以上所說爲我國內亂與租界關係之概要。

第十二節　租界組織之內容

各國在我國所設定租界，既如前所說，有地方行政之性質，則其爲地方自治團體組織之一種，可無待言。所以綜其組織內容，自可分爲二種機關，一爲執行部，二爲議事部，其詳細組織，與我關係較輕，可略而不論。惟有一個問題，爲我們不可不研究的，即我國民住居租界內，有無參政權利？照一般地方

自治組織，苟我國民在租界內取得住居之資格，而又負担有各種納稅義務，則當然有干與其地內一切公共事務之權利，不言可喻。然而我國民之住居於租界內，則郤乎不然，所謂純有義務而無權利，茲先就租界內之立法機關而論。

（一）我國人在租界內有立法權沒有？　租界內自治體議決機關之構成方法有二，一資格主義，二選舉主義。前者是凡爲租界內之住民而取得一定資格時，當然爲議決機關構成之一分子，此爲在我國大多數之租界國所採用。後者是依一定之選舉才可爲立法機關分子之一，此爲法國在我國之租界內行之。我國人可否依資格而爲議員一個問題？依租界而有不同。雖是大多數國對我國住於租界內住民之參與立法爲同樣之拒絕，然形式不必皆一樣，先從英國天津租界而論，其所規定，須限於土地借貸者（Land Renter）始可構成租界立法機關，而同時卽規定中國人不得借用土地於該區內，據此規定我國人當然無參與其立法之權利。又有於租界中務避爲關於我國人權利義務之規定，而止以條文表示須租界國人始有此權利以爲限制，英國鎭江之租界章程，是其特例。又有於租界章程中，全未設我國人同其他國人權利義務之規定，惟於事實上不許我國民之參與，以前俄國之租界，概是此種方法。而在日本租界，名義上只限制我國人不得爲租界內立法機關之議長，而能爲議

員與否，則未言及。英國天津擴張租界規定大略與此相類似，亦承認我國人於立法機關，有議決權。惟二者之差異處，即在日本方面未設有條件，而在英國則須具有了解英語能力或由議長之特別許可隨帶通譯者方能參與。

至依選舉主義之法國租界，我國人立法上有選舉權麼？未有明文之規定，好像我國人與其他國人均有選舉權一樣，其實照上海法租界章程第五條：『關於租界會議，凡住居於該區內華人之資產家或公司總經理，如經上海道與法國總領事同意之指定，與租界會議之承認時，始得在該租界會出席發言云云』據此我國人，雖有發言權利，而不得參加選舉表決，已是明明白白的，徒爲一種供人參考之利用器具，毫無足以爲重輕。我國人之在法租界，實無參與立法權利，可以斷言。

（二）我國人在租界內有行政權沒有？　在租界內，我國人之對於行政參與，其地位更較前者爲劣，日本租界僅限制我國人不得爲行政委員長與會計主任，而行政委員我國人亦可以有此權利充當，然在其他各租界，我國人概不得參與其行政上之權利。

（丙）　公共租界之特質

第一節　公共租界之性質

在我國公共租界，共有二處：一為上海，一為廈門。前者是為從專設租界發達而來，後者從最初設定，即為公共租界。先就上海而論，最初為英美兩國之專設租界，即一八四五年十一月二十四日我國當時之駐上海道與英國領事協商結果，指定上海縣城與黃浦江之中間地域約十八愛克（acre）（640 愛克＝一方里）劃為英國專設租界。其次又以一八四八年十一月二十七日，對於該地區，為四百七十愛克（acre）之擴張，此即為上海英租界之起源。而美租界則非是由二國間之交涉，乃由美國之傳教師及商人一種便宜上選定之地域。選定之初，對於該地域，實無何種行政上之設施。及洪楊事起，我國民之避難賃入於租界者甚多，始感取締之必要，而至於警察權之行使，此地域遂為租界之一種，而為我國之所默認。嗣以苦於經費，而與英租界為合同之磋商，遂以一八六三年九月二十一日由二國之合意而成立，又於一八六九年經關係各國及我國，有萬國租界共營之規定，而上海遂成萬國之公共租界。至廈門之租界，則無以上之沿革，從設定之初，即為公共租界性質，而為公共租界規定，此實為一九〇二年間事。

我們試就其性質一論公共租界之特質，卽是在行政權之行使。然而此行使權實不能稱爲萬國租界之行政。因爲在該區之行使權限，決不是可由各國單獨決定，而實爲與我國之所協商，由此協定之行政權，我國之公權及萬國公權，皆不免受幾分之限制。然此限制範圍，仍與前項設專設租界一樣是屬於地方行政權居多。惟公共租界與專設租界行政權之根本差異處，卽後者該租界國單獨可以決定，而前者則須經各關係國及我國之承認，始能行使。換句話來說，卽限於與我國公權及外國屬人行政權不相衝突之範圍，才可施行一切。

第二節　公共租界與我國統治權之關係

公共租界爲我國的領土，到今日已無疑義之餘地。所以當然爲我國統治權所能及。然而於公共租界設定關係上，自不免受二方面之限制：卽第一受外國屬人行政權之限制，第二卽受租界設定國地方行政權之限制。屬人行政權，我們已在前略說過，至公共租界性質，我們不可不一爲研究。按一八六九年上海租界章程第九條之規定。（下編一卷十頁）其爲地方行政，毫不須疑。但是如該行政權有所變更擴張或權限上生疑義之時，則照上海租界章程二十八條，（下編一卷十三頁）須由各領

事官與我國地方官會同商擬，必俟各國公使及我國政府批准方可施行。由這樣關係看來，我國主權與公共租界行政權之關係，仍與前所說在專設租界之情形無異，除其地方權之範圍而外，我國對於公共租界實有行使國家行政司法公權之餘地。但此行使，決不是漫無限制，因爲我國係爲許與租界之當事者，對於條約上所約定事項，實有尊重之義務。故在該地之地方行使主權，亦不能無所顧慮，至少須與租界之行政權不相衝突。換句話來說，即我國之公權，如欲向租界行使時，須與該租界行政權無關，如不然的時候，則不可不經其承諾。然此承諾，非僅止於該租界之自治體而已，遇事件稍重大時，且須經該租界關係領事或關係國公使之承諾，茲試一分析而論。

（一）關於我國司法權之限制　我國司法權，雖對於我國人及無條約國人平等條約國人可以行使，而在公共租界內，以關係國之特別規定或習慣，實受制限不少。其最著事件，即一會審制度。原來會審制度不是爲公共租界所專有，其他專設租界亦曾爲此規定，然皆或已設此規定而未實行，或已實行而不完善，欲求其實際施行組織完備，則當數上海之共同審判制度，所以暫稱此爲公共租界所專有，亦未嘗不可。上海會審公堂之設立係創始於一八六四年，其後至一八六九年內，我國外交部關於會審制度，與外交團爲十個條之協定。（下編卷八第一頁）如照此規定，大體純屬於我國人間

的及與不平等國人無關的訴訟事件，是歸我國司法權之管轄，如不然的時候，則須與領事派出員會同審理。旋以我國官吏之昏愚，外人之野心，此會審制度並及於我國人間，即關於我國人間之訴訟事件，外人亦得容喙。辛亥武昌革命軍起，外人乘我內亂自顧不暇之際，遂置此會審公堂於領事團監督之下，而會審制度愈以確立。一九二一年，此會審公堂仍引渡於我國，但是是以會審制度須及於一切事件為條件而交換的。廈門租界章程十二條，（下編一卷三十八頁）亦與此為大同小異之規定，此為我司法權受限制之一，該公堂既無受曲求伸之上訴機關，又重以奸吏猾胥之利用國際語言隔閡，積弊重重，我國人之住居租界內之受其魚肉者，指不勝屈，言之殊堪痛恨！現在公廨收回運動，已為輿論一致，因五卅案而愈趨堅決，甚望國民有以堅持其後達此目的。

其次則為關於無條約國人及平等國人我司法權之受限制。原來從一般條約而論，我國之裁判管轄權，除諸不平等條約國外，我國人自在不言中。其他之平等條約國人及無條約國人，皆在其支配之列。然在公共租界內，對於此實開一特例；照一八六九年之會審制度第七條 （Foreigner who may be charged with offence, if represented by consuls on the spot shall be dealt with by them as treaties provide）之意思，凡派有領事國之人民犯罪，皆應照條約

規定辦理，而歸該國領事之審判。然所謂派有領事一句，究竟指有治外法權國之國？抑平等條約國之領事皆包含在內？實未言明，故在上海公共租界內，遂因此語意不明，而遂成為就在平等國人，亦有領事裁判權之習慣，即事實上限於公共租界內平等條約國人與不平等國人，實處同等地位，此為我司法權受限制之二。（下編卷八第一頁）

其次由犯罪地點之不同，而我司法權所受限制，亦自有等差。先從在租界外犯罪而逃入於租界內之事實一論，本來我國之司法權，對於我國人無條約國人及平等條約國人，是無條件可以行使。但是此原則不免受有公共租界行政權之制限，即在租界外犯罪而逃入於租界內之時候是的。在此種時候之我國司法權，實不能直接逮捕傳審，須待我國檢察官之告發，由共同租界警察逮捕後，而附於會審公堂審理。如實與本人無差而又罪迹確實，始以之引渡於我。然為租界內之住民而在租界外犯罪時之情形又是如何？此與前所受限制無異，即須仍待我國官廳之告發，經會審公堂之審理，方能引渡。以上為一般犯罪，而政治犯則又異趣。租界為我國近年一般政治犯之逋逃藪，我國亦不得而過問，其根據究在何處？推其藉口所在，無非是適用國際公法一般政治犯不得引渡原則，然而上海係屬一種借與性質，究非各國之領土所可同視，則我國公權實有行使之權限，而非外國所得袒庇，當然生有

引渡之義務，此爲法律上之純粹理論。而徵之於實際則却乎不然，他們常常惡用國際公法，而以維持此不引渡原則。一九一五年上海租界擴張之議起，我國當時當局意以此爲交換條件而圖達引渡之目的，其後僅有允許追放於海外交涉之進步，而引渡之目的仍不達。

（二）關於我國行政權之限制　在公共租界，我國行政權所受限制，是與專設租界相同，須限於與公共租界行政權不相衝突，才有施行餘地。試以我國財務行政而論，我國在公共租界，對於我國人有課之稅權麼？原則上是有此權利。一八六二年人頭稅事件，是其適例。但是決不是無條件可以行使，是受有制限的，即是一方承認我國有徵稅權，而在地方徵收手段之行使，則不可不出於協商。一八六三年之我國駐上海道，關於此曾與總領事爲一種之協約，即（一）以工部局代我而行徵收事務，（二）照我國所定稅率倍徵，以一半充作公共租界之用，而其餘納之於我國。（三）我國官吏再不得於公共租界爲何等之課稅。由是以觀，我國財務行政在該租界所受之限制，至少不得自行徵收，而須假手於外人。工部局章程中之一段（The Levying of any rates taxes or dues of any kind whatsoever other than those duly authorized by the council is prohibited）即是明明白白的。總之無論關於何種徵收，須經其承認，對於我國人才可以行的，但在我實無何等置

其代我執行之權，如荷遇我國人抗不完納有須執行强制之必要時，能否代我執行，其權則一操於彼等之手，非我所得過問，我國在公共租界所施行之印花稅，即是其一例，以上爲我國在公共租界徵收權所受之限制。而亦有不受限制者，即地丁徵收是的。原來公共租界，既爲我領土之一部分領土主權當然屬之於我，決不因租界設定而有變更。所以我國當然有徵收此地稅之權，能外國人不過向我取得永久之借地權而已。廈門公共租界章程第十一條（The emperor of China being as heretofore Lord of soil, the government land tax and far.shore tax will continue to be collected by the chinese authorities）（下編：卷二十八頁）我們就曉得我國此項權利，尙未遭剝奪，然在抗稅不納，有須强制執行之時又如何？此則不能不行知該所屬國領事，請其代爲執行。如領事有袒庇情事，我國可根據條約力與之交涉。

第三節　公共租界行政權與我國人之關係

公共租界行政權及於我國人住居租界者之影響，當從二方面觀察，其一爲我國人參政權之問題，其二則爲我國人服從關係之問題，第一項當於後組織節內詳論，茲先就第二項一爲說明。我國人

有服從公共租界行政權之根據究在何處？其實在法律上，毫無根據，不過是一種過去之習慣。即以上海論，最初爲英美專設租界前身，其時住居於該區內幾全爲外國人所充斥，故尙無對於我國人有行政權關係之發生。自洪楊之役起，上海附近一帶，淪於戰域，我國人避難入租界者，絡繹不絕。於是外國人爲維持公共治安計，遂有警察權之行使，而我國人以自己身命財產既得安全，亦樂得爲無抵抗之容認，此即爲我國人服從公共租界行政權習慣之起源，而相襲以至於今日。從純理而論，凡外國人有欲向我國人行使其行政權時，當然要先得我國政府之承認，如未得其承認，則爲違背國際公法，實無疑義，然在我國當時政府，以內亂不息，自顧不遑，遂無何等抗議形式之表示。

當時公共租界當局，既對於我國人得警察權之行使，尤以爲未足，且進而於一八六二年，欲以上海週圍三十里，均納入於其範圍內，而爲自治港，然以當時各國公使之反對而中止，其後關於上海公共租界行政權限爲數條之決議，其概要如下即（一）公共租界行政權限須經我國承認與各關係國公使之許可。（二）該權限不可超出於地方行政範圍以上。（三）住居於公共租界之我國人與在其他領土無異，應立於我國司法裁判權之下。由是以觀，我國人在該地之服從義務，是須我國之承認才生效力，而以前就有服從之事實，亦不過是一種習慣，然則我國人對於公共租界之服從義務，不是以

為我國人之故而發生，是基於住居於公共租界之一種地土所有，財產所有之關係，才發生的。於此尚有一個問題，我們是不可以不一研究的，即是我國人之住居於該租界內者，而在租界外有所行動，公共租界行政權能施行及之麼？此則當從其行為及因其行為所生之效果分論之，即第一如行為在租界外，而因其行為所生之效果又與租界無關，則租界之行政權當然不得及，自不待論。但是如行為區域雖在租界外，而行為效果，如對於租界生影響時，則公共租界行政權實有及之之效力。試舉例來說明，如在租界外而以租界內之不動產為質權設定之時，其結果當然生納稅主體變更之影響。在這個時候之租界行政權自能及之，不言可喻。上海洋涇浜租界章程第四條（下編一卷九頁）即以此旨而規定。現在尚有一可注意之事，即公共租界與專設租界根本差異之處，即在公共租界行政權主體雖得自由行使，而關於租界權限有擴張變更或生出疑義之時，則歸該關係國與我地方官之協定，並更須得各關係國公使及我國政府之承認。據上海租界章程二十八條（下編卷一第十三頁）及廈門公共租界章程五條即可明明白白的。（下編一卷二十七頁）而在專設租界則不然，凡有所規定，該租界國能自由決定，無須我國之承諾。所以公共租界權力之行使，同專設租界之行使，雖為同一之行政權之發動，而因行政權所付與根據之不同，故及於我國民住居租界者之影響亦自有異。

又公共租界行政權有處罰我國民之權限嗎？原來我國民住居租界內，如爲我國民間之訴訟時，則仍照我國法律之處分，所以租界行政權實無處罰我國民之權限。惟租界既爲萬國人共同住居安身立命之所，則租界之治安維持，亦是很要緊，並爲外人所盼望，所以藉此意而對於我國民爲犯罪之防遏及除去，亦是爲事實上所許可。換言之，即在此範圍內，有處罰我國民之權限，然以租界係一地方行政權性質，行使自有一定限制，決不可越其範圍。上海租界章程之十七款，有罰金至多不過三百元拘留不得出六個月，即是不外此旨。（下編二卷十一頁）如再爲以上之犯罪，則不外驅出租界或引渡之於我。此區區五册行動，直一英人之獸性發揮耳，有何法律之可云。

第四節　公共租界行政權同不平等國統治權之關係

公共租界行政權，同各國治外法權之關係，爲我們不可不知的，即是在此租界未設定以前，各國人在其地之對於該國人民，可得行使治外法權及領事裁判權，已是無疑義的。然自租界設定後，各國之治外法權因此租界章程之規定，遂不免受其限制，由是各條約國在一方負有不背此之義務，而在他方限於未與此生衝突的地方，縱在租界之設定後仍可繼續其行使。要之在租界內之行政權與各

國公權是相併行的。惟其有併行關係，則不免生錯綜之現象，因關係之錯綜，而常起衝突糾紛，亦在人意料中，茲一爲分析如左。

（一）關於懲罰事項　原來租界行政權，對於條約國治外法權之限制本限於屬人的行政，司法權實無受何等之影響，故在各條約國人，如遇有訴訟事件發生，當然照己國之法律，以爲裁判。但是爲純粹之司法事件則然，如所犯事件爲屬於行政條例，則其處罰不必皆爲本國之法令。卽以罰款捐稅而論，如照上海洋涇浜租界土地章程十三條，（見前）在一方爲債務之不履行，則歸各國司法權之管理。而在他方照十七條之規定，如有人違犯此章程時候，不管該犯人所轄國之法令如何規定，而以其爲違犯之故，是一定要處罰的。然此處罰，非但爲概括之指定而已，並其處罰之程度亦是經明文之規定的，由是以觀，不平等條約之領事裁判權在公共租界之行使，其適用上亦自有限制的。此爲領事裁判權在公共租界之行使，與一般商埠有差異的地方。

（二）關於會審事項　其次關於司法手續，亦與一般商埠有差別地方，卽會審事件是的，因爲在一般商埠，各國所行的領事裁判權爲被告主義，卽是如我國人爲被告而外國人爲原告或被害者時，領事官得派員出席於審判。而在公共租界則不然，裁判形式雖爲被告主義，而裁判之手續及處罰

方法，則甚大有差異，其最顯著的地方，即會審權限不是如一般商埠，是限於原告或被害者雙方專屬國官憲，而公共租界設定之關係各國領事，亦得干與。

（三）關於警察事項　其次在公共租界，各條約國之司法警察權同公共租界之行政警察權，亦是常相衝突的。惟公共租界之行政警察，是以維持租界之平和治安為目的，而有治外法權國之司法警察權，是就本國人有犯法行為而為搜查逮捕的。所以由此兩種之不同，而生關係之事項有三：第一犯人之犯罪行為，如與租界之秩序無關，則有治外法權國，縱對於該犯人為司法權之行使，亦是適法，而公共租界是不得干與的。但如為搜查逮捕，可以云對於租界毫不生影響嗎？否，至少也要生點影響，而租界之警察權即隨之發動。縱不能生影響，如有治外法權國要行使警察權時，則非得公共租界警察權之援助，是難達其目的。所以由此關係，凡有治外法權國之行使警察權，是須要事前通告，依租界警察之指揮以為行動，而所期之目的始可以言乎達。第二犯人行為如同時違反公共租界章程時，則犯罪之搜查及逮捕權，是為與租界行政當局兼而有之，而此時究何所依以為進行之標準？徵之於上海租界慣例，是嘗委之於公共租界警察權，而已惟受其引渡以為滿足。上海洋涇浜西國租界章程三十八條即是其例。（下編卷一第十八頁）第三有治外法權國人之行為，如僅關係及公共租界秩

岸時候，則非本國法令所能及，而搜查逮捕之權，則歸之於公共租界，所屬國實無何等干與之權能。

（四）關於行政事項　以上爲各不平等條約國之司法權與租界行政權之關係。現在我們應一進而討論各不平等條約國之屬人行政與公共租界之行政關係又是如何？原來各國在我國屬人行政權之行使範圍，依平等條約與不平等條約之不同，而有甚大之差異。先從平等國而論，他們所得行使之範圍，是純以國際公法爲原則，而極被局限的。而在不平等條約之行政則不然，其行使範圍則異常廣汎，凡依條約關於該國民之一切利益保護事件皆可得便宜措置。所以我們如論到與公共租界行使權關係，不平等條約國是第一應該討論的。

各國在我國之有屬人行政，是因我國以條約而爲明文之承認，限於此條約未改定以前，各國在我國皆得享此權利，而我要負担此義務，絕不受其他國何等之限制。然而惟對於公共租界行政權之行使，則不能不讓其占優越位置。此原故無他，是由公共租界所採用之法制及設備，皆爲各文明國之模範制度，從其治績，從其市政以觀，有時且較各國屬人行政權之保護尤篤。所以各平等條約國，在公共租界，時勢上，必要上，自不得不爲公共租界之利益，而拋棄其行政權之行使，此卽爲各國屬人行政權受公共租界行政權限制最大之原故。然此屬人行政權之拋棄，各國有其方法，不必皆一樣，有在租

界設定當時，即承認此項租界章程以爲表示的，有於隨後際章程更改時而爲表示的，由此形式之拋棄，而公共租界行政權遂得發生。然而此行政權，如欲自由行使無碍，尚須各國有承諾之表示，而承諾之表示，與前此拋棄行政權之表示，是同時並行的。所以拋棄與承諾，實爲公共租界行政權成立之二要素，缺一不可的。照上海租界章程及廈門租界章程之規定，第一凡租界章程之制定，須有關係國領事及其國駐華公使之承諾，滬十一條 廈五條 方可施行。第二如不經領事或公使之承諾時，則不發生効力。滬十五條 廈十三條 第三如公共租界行政權適用上有生疑義時，須關係國外交官之判定。滬二十條 廈十六條

各國領事，不單是對於公共租界行政權，有須得其承諾之權，並可進而對於租界行政，以積極之干涉事件亦是不少的，茲將領事對於租界行政干與事件分析如左。

（1）關於自治體組織之干與　照上海洋涇浜租地章程十五條，（下編一卷十一頁）凡議事會議須以在任較久之領事官爲會中首領，又照其第九條（下編一卷一頁）董事會選舉之期日，亦由領事決定，此即關於租界自治體之組織，領事可以干與之權限。

（1）關於公共租界不動產之得喪移轉　租界既爲一般商埠之一部分，則關於不動產移動之法律行爲，與一般商埠是無異的。上海洋涇浜租地章程二條，與廈門章程九條，不外本此旨而規定。

然從實際上論，公共租界不動產，如事實上生變動時，對於該地行政權之運用所生之影響實是不小，不特此而已，如藉此行政權之力而得知租界內不動產之現狀，對於各國人利益保護上，亦不爲無補。所以由此點而論，公共租界之行政權，對於不動產之得喪移轉，可以行使，亦屬當然之事。惟租界設定之目的，無非是在於增進公共生活之幸福，及保護經濟上之利益，故行政權對於不動產之行使，亦不得出其範圍。加之，該行政權性質，已於前說過，純爲地方行政，不得因其行使，卽可以生不動產得喪移轉之效力，雖租界章程往往關於不動產爲法律形式之規定，而其目的，實不外在乎行政，而與不動產權利之發生消滅是無關的。而領事卽有干涉租界內不動產生變動之權限。上海洋涇浜租地章程三條，乃至六條，皆爲規定領事此項之權限，卽凡不動產移轉變更時，有所有權之所屬國人民，須向該國領事註冊。惟此註冊之效力，僅爲一種之形式，法律上是不能對抗於第三者。蓋以我國習俗，須爲紅契之引渡故也。同時，由領事又有通告於工部局之義務。（下編一卷九頁）

（3）關於租界警察權之干與　公共租界之警察權，原則上雖爲該地警察官之專屬，而在或程度上，亦認許各領事官有干與之權限。照中比條約十四條（見前）凡有治外法權國的人民，在我國實取有財產不可侵犯之權利，此權利之維持繼續，決不因租界之設定而有所變更，所以租界警察

權之行使，亦不免有所顧慮。然如租界治安有陷於危險時候，苟以此故而不行使，殊非所以符當初租界設定之旨。所以公共租界有鑒於此，特爲斟酌一方面限於或事項時對於各國領事容認其干涉權力，而在他方面公共之安寧又由此卽可以達。試舉例來說明，如在租界內爲屠獸所骨粉製造所，及其他有妨害公衆衛生之設置時，照警察取締條例三十一條，（下編一卷十七頁）由衛生官提出證據於工部局，而又由工部局行知該所屬領事，請其轉飭停止或取締，卽不外此用意之一種。

（4）對於自治團體上訴之受理　[illegible]治體之議決及執行事項，如對於利害關係人有妨礙時，則不可不有救濟之道。然而公共租界固不是如一般自治團體立於國家之下而受其監督，所以除呈請有利害關係之本國領事設法救濟外，實無辦法，不得取所謂行政裁判之形式。然公共租界，不是對於一切事件，皆可許其受理，不過就其重要事項，設有特別例外。照租界章程有二種可以受理，卽（一）對於公用土地之徵收有不服時。（六條）（下編一卷十頁）（二）對於總會之決議，有不服時。（十五條）（下編一卷十一頁）可於十日內，呈請該所屬國領事設法救濟。

（5）領事裁判權之干與　上海工部局或其書記如爲被告之時，則歸領事裁判所裁判，上海廈門是同一樣，甚麼叫做領事裁判？係含條約國之領事等全體而成一種之合議裁判機關，在每年正

月初組織，其判決係關於與工部局之爭議事件，而為最後之決定機關，凡為領事裁判之事件，概為關於工部局之職務權限，經領事受理後未解決的，至領事裁判之訴訟手續及權限章程，在未逕及關係國之條約範圍內而定的，其存立順序，上海與廈門皆基於各關係國領事之商擬，由各國公使之承認，而至於施行。

第五節　公共租界自治團體之組織

公共租界成立之要素，仍與一般自治體一樣，是由議決機關及執行機關二者組合而成的，其詳細組織為該自治體之內部問題，與我國關係較輕，可略而不論。惟有一個重要問題，即我國人住居租界內者，既負担各種納稅之義務，且為額甚鉅，當然有干與租界內立法行政之權利，而我國民之住居租界內者，究竟有此項權利沒有？

（一）從立法機關而論　廈門與上海不同，如照其章程二款（下編一卷二十七頁）其議事機關，係由以首席領事充當之議長一名，及由我國政府所派出之我國人一二名，及有選舉執行委員之資格之外國人數名而成。而在後者則反是，其他雖與廈門相同，而我國人則不能入會議事，即在廈

門我國人之議決干與權，雖有一名可以加入，然勢孤力微，不足爲會之輕重，有等於無。至上海，則並此虛名而無之。洋涇浜租地章程十九款（下編一卷十二頁）是以明文限制，除西人外，我國人之住居租界者，實毫無參與立法機關之權利。

（二）從行政機關而論　從執行機關而論，我國人有干與之權沒有？上海與廈門仍是不同，後者是由我國人一名（與前參與立法同一人）及依一定資格而得選舉之西人五名而成，而在上海我國人，則無此權利，概由年中總會所選出外人六名或九名之董事而成。在上海我國人之爲行政委員，雖無明文之禁止，而徵之於歷來慣例，是純限於外國人。茲將我國人得以顧問資格加入董事局之路歷一述，以備我國人將來進而參與其董事權限之一助。

我國人住居租界者之欲參與此行政權利，從租界設定那個時候，也就爲一般人所願望的，就中在我國利權收回運動時，此意尤爲顯著。因外國人對於我常常反對，卒未至於實現。一八六三年英租界納稅總會決議許我得爲行政委員，惟須限於合英美法三國專設租界爲一租界時，始能實現；同年，北京之外交團，亦贊成此舉。後以法國側不欲以其租界編入，此議遂寢。一九一五年公共租界擴張之議起，我又爲參與行政權之主張，亦未得滿足之解決。一九一八年在捐稅徵收之時，又復成爲問題，遂

於一九一九年，駐滬領事團，一變從來之强固態度，而以同意我之希望為答覆，暫在納稅總會審議結果，對於我之代表加入，給與拒絕，惟對於我以顧問資格參加，則甚贊成。結果於一九二十年，由我國人之住居租界者，組織一華人納稅總會，選出五名顧問，而加入於工部局之董事會，此雖未得達我參與行政之目的，而於我有利害關係處，亦得陳述請求，較之前日我國人所處地位，自可云增高一等。然百尺竿頭，尚須更進一步，以達完全參政之目的，則實為我租界人士今後之重大任務。五卅事起，我國人更痛心於租界之設定，欲除禍根，非達收回之目的不可。則所謂參政之要求者，亦無非過渡時代之辦法也。

以上是為我國商埠之大略的情形，現在至於終篇，我們應作幾句概要之結論。我們如把我們的商埠的性質了解後，由此可得數個重要概念，第一是我們同不平等國法律上是立於不平等地位，第二是經濟上立於不平等地位，徹底的說，他們利用這優越地位，以榨取我國人之經濟，將來如這種特權不廢除，我們不把他們這一種特權打破的時候，他們即變成我國之資本家，我們國民全體，即降而為勞働失業者。

本章參考書（1）Treaties between China and foreign States（2）T. Z. Tyan,

The Legal obligation arising out of Treaty Relation between China and other states（３）國際條約大全（４）商約大全（５）時事年鑑（６）日本外務省出版中國開市場之特質（７）中國年鑑

第四章　帝國主義在我國商埠之經濟的侵略

商埠的經濟侵略，第一就是束縛他人之關稅，使為己利。原來關稅問題，在一國經濟上，財政上，有絕大關係，萬不可付諸等閒的。因為一國有一國的經費，自非有一定常年之收入不可，而關稅實佔收入項中重大之一，所以從國家收入上看，是不可不施行關稅的。其次則為關稅對於工商業之保護，此項關係，比前者尤為重大，因為世界各國所行的都是資本帝國主義。換言之，即榨取他國之經濟，而以肥自己的，如處此侵略形勢，而無方法以厚其抵抗，則與舉自己之精英而付諸他人無異，而此抵抗最良之方法，則當首數關稅，所以在資本主義社會之下，而論關稅為何物，則不外對己為保護涵育己之資本主義發達成長，而對人則為抗禦此主義之侵略，此就世界各國一般關稅之關係而言的。而就我國之關稅問題，一為論究，則其情形更關係重大，為我們不可不亟一研究者，因為我國與英國訂立通

商條約時，吃了缺乏經濟常識的虧，不知不覺，就弄成一種協定關稅，卽凡有更改，皆須得外人之同意，而不能自由伸縮。因之國家財政收入上，國民經濟上，實受莫大之損失，現在關稅改正問題，已成爲我國國民輿論所一致主張，而關稅關係利害是如何？將來之改定方法如何？換句話來說，卽關稅之實象（Sein）與對付政策（Sollen）問題，尙未聞有人切實研究者，此則不能有待於今後之磋商解決，而本篇之主旨，卽不外體斯意而作。

加之商埠，一個對象物除上說之政治關係而外，其次之要素，實不外一關稅，因爲貨物進口出口，雖以商埠爲樞紐，而司此樞紐調節之機能，則當爲管理關稅之稅關是賴。大而言之，一國之國外貿易之興隆問題，國內商工業之發達問題，國民生活之肥瘠問題，無不以此爲解決點，此就是將本問題列於商埠末章之討論的原故。

第一節　現在世界所施行關稅制度概要

我們如欲研究我之關稅，則首先對於現今各國所施行之關稅制度概要，不可不一爲考察，他山之石可以攻玉故也。現今世界各國所盛行的爲收入關稅保護關稅二種。但是此二種是常相混合。甚

難得明瞭之區分，並且有時是在一國，同時有二種併行的。不過我們就他的作用上一觀，如收入主義的色彩帶得濃厚時，我們就呼他爲收入主義，保護主義的色彩帶得濃厚時，就呼他爲保護主義。

（一）收入主義　關稅，收入是國家收入上一種巨大源財，爲國家所重視，固不待言。照其收入方法不同，可分爲出口關稅，進口關稅，補償稅三種。此三種稅中，收入重大的，首先卽應數這入口稅。此種稅的性質，對於國民爲間接賦課！卽收入金額之最後擔負者，爲本國國民。所以從來非難此種稅之議論是很多的，其列爲主要理由，大致不外二點：第一是以此種稅之徵收手續，太形繁難，用費又鉅，在租稅上不能稱爲收入之良善方法。第二是以進口稅爲貧者負擔居多，殊失租稅上公平負担之宗旨。此數種說法雖不免有幾分理由，而實在上之根據，卻不免有些薄弱。因爲第一種之非難，不單是限於間接稅，卽其他租稅，都是有此弊病。至第二種之弱點，近時也有些變更，卽進口貨中大部分之奢侈品，可說爲純歸於富者之負担，亦未嘗不可，理論上是如是，而且又從實際上以觀各國財政之狀態，間接稅，不消說在各國收入占重要部分，而關稅又爲間接稅中最重要部分，試將近年各國海關之收入與全歲收入作百分率之比例以看。

英48%

法 40%

美 37%

日 42%

即是關稅占各國財政中最重要之收入財源，我們可以了然。所以現在世界各國，對於貨物進口課稅，仍視為立國之一大政策，而藉此一面以為財政上之補助，而他一面並可以供助長工商業發達之用，其次我們來論這出口稅，新重商主義與舊重商主義之根本上的區別，即在一出口貨物之課稅與否？在舊重商主義的時代，這出口貨物之課稅，是很盛行的。而在新重商主義則不然，不論其為收入關稅保護關稅，而對於出口貨物，所取不課稅主義，是同是一樣。這根本上的理由，即擬藉此豁免，以特惠本國商人，而增加他們的海外貿易競爭勢力。因為如以收入為主義而對於出口貨物課稅時，則其貨物，不得不在海外市場為高貨價格的販賣，以償其課稅所損失。但在這個時候，如與他國未遭課稅之出口貨遇，他們的價格自然可便宜發賣，而己之貨物，遂不得暢銷而失其競爭力。其結果，必至輸出杜絕或減少，而國民經濟必招大大損失。是為國家財政收入，而僅贏得國民生活之窮困，與自殺行為何異。所以近代各國對於出口稅，大致是一律廢止。而獨一無二之例外，即是對於本國所特產而為他

國所無且又甚爲需要貨物的之出口，是加以課稅的。因爲此種貨物，縱然加以課稅，而以海外市場係歸自己獨占，故不能因價格之騰貴，而銷路有所影響，如熱帶之椰子、咖啡等，即是其好例。其三爲補償稅，什麼叫補償稅？即是政府以課稅手段，而補償內外稅使之平衡。詳細的說，即以課於內國貨物消費稅之同等分量而課於由外國輸入貨物之進口稅是的。因爲如不爲此種課稅的時候，而稅率即爲成外輕內重，內國實業即將受外國之壓倒。結局國家對於國內之消費稅，實不能爲預期之收入。以此之故，國家雖不能如取保護主義之課重稅，而爲涵養本國之財源計，亦不得不對內外稅取均衡之態度，而取進口貨稅。所以此種關稅，決不是含有保護性質，而僅爲財政上之一種補償收入，故普通叫此爲補償稅。

（二）保護主義　什麼叫做保護關稅？簡單的說，就是以徵稅的手段而阻止或妨害外國貨物之輸入，藉以促進本國貨物之發達，如此目的充分達到時，不僅是外貨進口時有驟形減少之勢，並且有時可使該貨物完全從本國市場銷其形迹。試以現在各國所行的共通政策一看，大概是要限於本國有發達希望之貨物才加以保護，至對於其他貨物，或取收入主義而課稅，或有不抽稅而許其進口。原來課稅之種類，有對於製造上必要的補助材料之課稅，有對於製造上所用原料之課稅，有對於粗

製品之課稅，有對於精製加工品之課稅等之區別。此數種課稅，在研究保護關稅上最爲重要，因我們在立保護關稅政策時，以課稅物品之不同，而保護之程度卽有厚薄之分，卽稅率有高低加減之斟酌。試就實業發達之情形而論，如進口貨物爲製造品之原料或補助材料時，則不特無保護課稅之必要，並有時反獎勵其進口。然則有保護課稅之必要的是甚麼？是精製加工品之進口課稅，因爲原料品或補助材料如進口旺盛時，本國工業或因之更形發達亦未可知。而在加工品則不然，不特無補於本國之製造工業，並且常常在本國市場與本國所造貨物是相競爭的。如此種貨物輸入旺盛時，本國貨物卽有被壓倒之憂，以上是保護輸入稅的大要。至關於出口稅，與以前收入關稅是一個樣子，除本國特產品外，對於出口貨物，都是無課稅之可言。其他保護關稅，尙有二三種制度可數的。卽是出口返還稅，出口獎勵金，及進口加工制等。什麼叫做出口返還稅？卽是曾經上了稅的進口貨，如再加以精製而運出口時，則由政府償還其所納金，此一種制度，現在世界各國，是很盛行的。進口加工制是什麼？卽是對於原料品或粗製品，如以再運出爲條件而運進口時，卽得免除其課稅。此制較還稅制尤爲良善，因爲在前者往往是不算入其本金之利息，自不免歸商人之一種損失，而在後者，從最初此弊卽無從發生。而出口獎勵金在重商主義時代，各國曾爲極端之施行，卽是由政府對於出口商人賜與一定金額以

獎勵其輸出。合以上種種情形觀察，這保護課稅，結局不外一保護進口課稅，根本上的要素，即在確保本國消費市場，而使本國貨物達其獨占之目的，其為抵制外國資本主義侵略之最良手段，自不待言。掉句話來說，本國貨物由這保護主義遂在外國市場是很得勢力而高視闊步，本國之資本主義遂得以對外為侵略，而對於外國之貨物進口，則與此相反，務使其在本國市場而為氣息奄奄毫無發展希望。推其極，務使外國之資本主義侵略，從本國市場而銷聲斂迹。據這情形以觀他們一面惟恐己國之貨物不出口，而在他面，則惟恐他國之貨物進口，國國如是，豈不是陷於以子之矛攻子之盾嗎？此愈可證明馬克斯所指摘他們的內部缺陷，為千眞萬眞，若長此以往，久而不變，他們定有崩壞之一日，可無疑義。最可痛歎的！就是我國自從吃他們關稅限制的虧，所生關稅的現象，是恰恰與他們相反，即是對於出口貨，惟恐其輸出，而有出口稅之賦課，對於進口貨，取稅極輕，為世界冠，惟恐其不輸入其結果進口貨安得不歲歲超於出口貨嗎？國民資金安得不愈是涸竭嗎？國內工商業焉得不受其壓制嗎？一言以蔽之曰：我國實為世界資本主義犧牲之一分子，現在我們再進而觀各國關稅之組織。

（三）關稅組織　為現在世界各國所施行的有三種，第一為單一稅則（Einheitstarif）第二為協定稅則（General—u—Konventiontarif）第三為最高最低稅則（Maximal—v

—Minimaltariff） 甚麼叫做單一稅則?即是由唯一之稅則而成的,對於各國之進口貨,適用同等之稅則,其間全不設何等之等差,在有關稅主權諸國及由條約而被束縛之國家行之。即在前者全部爲國定稅則,而後者全部爲協定稅則,此種單一稅則,以近代國際經濟關係漸趨複雜,適用恭難,所以在有保護關稅主義的國家大都漸向複定稅則方面去了。德國在一八九一年,法國在一八九二年,都採用二重稅則。現在歐洲各國採用單一稅則的,僅存英荷蘭等數國。什麼叫做協定稅則?即兩國爲出口貿易便利起見,由合意的通商條約,在一定期間,以互惠的加限制於彼此的關稅稅則之一部分,而使國法上之稅則,與條約上之稅則,相爲併行之一種規定。國法上之稅則是以之適用於條約以外諸國之進口貨,條約上之稅則,則以之適用於有條約國之進口貨。此種制度爲現採各國多數所採用,如德日俄意皆屬此類。最高最低稅則又是什麼?是從最高最低二重之關稅稅則而組成的,前者是相當於協定稅則中之國定稅則,後者是相當於其條約上之協定稅則的,與前者所差異處,即是從最初即爲國法之所規定,而非行政機關可以由條約自由得加減他的特色,即在於是。西班牙及法國,是屬此種的。以上所說三種,總不免利害相兼,而爲橫縮加以改良的,則有三重稅則。現在世界將有採用此種稅則之趨勢,而坎拿大即是爲此類之首先採用者。（Multiple tariff ystem） 此可分爲三類。

（A）一般稅則。（General tariff）（B）中間稅則。（Internidiatetariff）（C）特惠稅則。（Preferential tariff）（A）是適用於未結條約的諸國之進口貨物稅率是甚高的。（B）是適用於締結有互惠條約稅國之進口貨物，稅率較低。（C）是適用於英本國之進口貨物稅率較上二種尤低。歐戰後，此制漸有普及之趨勢，此是近世各國關稅組織的概要。由上種種觀察，我們可得兩個概念，第一各國是由收入主義有漸趨保護主義之傾向，其二則由簡單稅則而入於複雜化。

第二節　我國關稅

我國之關稅問題，不消說是一種權利喪失史，我們現在對於這個問題，應分成二種而論，第一即（Sein）我國稅關之情形是怎樣的？第二是（Sollen）我們今後對於我們關稅，應該要如何做？我們先就我國之關稅情形試一說明。

（一）我國關稅之史的觀察　我國從上古以來，即是一經濟自足的國家，毫不感與隣國通商之必要。這一種閉關政策，歷代相承，毫無革替。由是我國民以受此種愚民手段結果，既不知國際貿易爲何物？而關於關稅智識之缺乏，更不待言。——鴉片戰後我國不得已有五口通商之開設，這關稅問題自

然就會發生了，我們要緊記着，我們現在所說的關稅問題，那個時候的政府，是很輕視他的，以爲是一件隨便可以對付之事，決不知爲最有關於國計民生之一個重大事情，什麽叫做國定稅與協定稅？又關稅與內國工商業海外貿易有什麽關係？他們是不知道的。所以我國一部稅關歷史，實言之，由於戰爭之失敗而締結者半，由於愚昧無知而失敗者亦占大半。茲將我們稅關失敗史，分爲關稅自定權之喪失，與關稅管理權之喪失二段而論：

（I）關稅自定權之喪失　我國關稅，最初見於條約的，是江寧條約第十條，其中僅有秉公議定則例一語，並無何等束縛之文字。然則我國條約上的大失敗，究竟是那一個條約所致？我們應記着，是由一八四三年七月，我國與英國所訂之通商章程，其中有一段，爲應核估時價照值百抽五例征稅云云，自此章程協定結果，我們的國定稅率就變成協定稅率，而失去變更之自由，對於我們出口進口貨物值百抽五的最輕關稅根基，就從此被固定了！我們在稅率上單方的義務，就牢牢靠靠的加担在我肩頭上來了！我們須要明白此種失敗，決不是因武力戰爭之脅迫，乃是由我官吏之無智，對於稅務毫無了解弄出來的，真堪令人痛歎！在英國方面，固不煩一兵，不折一矢，而收最大成功，當然是心滿意足，而在我國，由是各國皆援利益均沾之例，逐向我爲協定稅條約之締結，其結果我們的稅權，所受限

制，遂成爲一種共同義務，每有變更，須得國國之同意，此爲我國稅權第一步之失敗，而第二步之失敗，則爲中英天津條約我們試就其二十七條觀察(上編四卷四頁)

此次新定稅則，……再欲重修時，以十年爲限期滿，須於六個月之前，先行知照，酌量更改。若彼此未曾先期聲明更改，則課稅仍照前章完約，俟十年再行更改。以後均照此限此，永遠弗替。

我們就曉得有二點最吃虧的地方：第一我們規定更正之期間是限定十年，此十年未滿中，縱稅則上發現有如何大不利益處，我亦不得不忍受。第二是因此規定失去條約解除性質，我所負擔義務，遂成附骨之疽，帶一種永久性質。

其次還有一個可注意的地方，即關於外國貨進口後，以稅代釐的一種子口稅之規定。本來我國之釐金，在稅務上當然是一種苛賦，早遲定有裁撤之一日，但在未撤廢以前，內外品均應一律賦課，庶負擔上得其平。而其實不然，據天津條約第二十八條：外國貨如欲運運於內地時，只上一回值百抽二·五，即可以免除一切雜稅而通行無礙。反之，我國的產品，如運往他處行銷，則不免逐處皆受釐稅之苛歛。以保護主義的原則來說，外國人不能得的利益，本國人能得着而在我國則恰恰與之相反，我國

人得不着的利益，外國人能得着，所謂太阿倒持，主客易位，外國品焉得不在我市場橫行闊步？我國的產品焉得不受其壓倒！結果歸到我國民經濟之一大損失，此是由天津條約弄出來的。

以上是我們稅權上之自主權所受限制的情形，而我們稅權之關於課稅品目所受限制，亦是有的。照中法條約二十七條（上編五卷四頁）我國對於各國進口貨物，不得任意設專賣品、禁制品，以相抵制；對於從來無稅品之進口貨，亦不得自由成爲有稅品，卽是其一例，此爲我們稅權喪失的大要。

其外還有一個問題，卽我國之課稅標準爲從量稅乎？從價稅乎？說明這個問題之先，我們一應對於從價從量二個概念，加以解釋。什麼叫從價稅從量稅？卽是照課稅之標準以爲區別的。前者是以貨物所値之價錢作標準；而爲賦課，後者是以貨物如重量容積尺度等一定之數量作標準，而爲課稅。譬如以輸入米來說，如我們稱其所抽稅錢爲一成五分，則爲從價稅，如我們把他換算過一石米抽一圓五角錢時，則爲從量稅。究竟此二種何者爲好？則各有其長短。理論上雖以依從價稅爲公平，而易陷於申報不實稅吏作奸之弊；並且價錢評定之困難，同課稅手續之煩雜，亦是不免。以二者相較，自以從量稅爲優。所以在現今文明各國，除價錢變動太大之貴重貨物外，一般都是採用從量稅。惟從量稅亦有不公平地方，而其矯正方法，則在詳分其稅目，對於稅率時加以更改，以圖適應物價之變動，此是從價

稅從量稅概要之說明，而至於我國之稅則，在中英通商章程規定當初，是爲値百抽五之從價稅，其後由天津條約以五分作基礎而換成從量稅，而從量稅對於外國進口貨物品目之增加，及價格之變動，實有應時更改之必要。惟我以受條約束縛關係，此目的是甚不容易得達。綜計我國從天津條約以至於今日，稅率之許我爲換算之改訂者二回，即一在庚子議和後之改定爲從價現實五分之增加。其次則爲對德參戰結果，而加改訂的，因爲自一九〇二年改正後，爾來十餘年間，以銀價之下落，及物價之騰貴，而各種稅率對於時價，實際上僅不過爲從價三四分，我國亦以此嘗與各國交涉要求其增加，均未獲許。其後對德宣戰之所以許我，則不外一宣戰之交換條件所致，自此改定成功後，我國之値百抽五之從價稅，始名符其實。其次爲稅率之許我增加者有二回，即（一）在瑪開（Machay）條約，八條由我於一九〇二年，基於辛丑和約（上編四卷二十四頁）十一款，與英國締結的，此係爲裁釐加稅之一種預約，卽由我國撤去一切釐金爲條件，可增加進口稅至百分之一二·五，出口稅可至百分之七·五，後以各國之反對，而未實行。（二）爲華盛頓會議九國條約之關於我國關稅的該案內容係照現在値百抽五之原則，於一般貨物，則增加二分五釐卽値百抽七分五釐，於奢侈物品則增加五分卽値百抽十，以爲裁釐加稅準備期間之用金。至對於英美日則仍如瑪克條約，如我一切釐金裁撤時，

則可抽得值百抽一二・五之附加表。此項決議係經華盛頓出席各國代表之承認，似對於我國關稅率之增加，有十分之希望。不開各國皆食前言，多藉口於我國之內亂，不給與批准。法國且以金佛郎案爲交換條件之要挾，名至而實不惠，其各國之謂。現在雖以五卅風潮，各國許我於本年內召集關稅會議，欲藉此小惠以緩和我之民氣，然此不過爲協定稅權多加一層保障，我國民方在力爭關稅自主，那裏能夠以此爲滿足！以上所說，爲我國定稅權喪失大概的情形。由是以觀，我們對於我們稅務，可得數個概念。第一我們由此曉得我們的稅率，爲世界最輕的；第二我們由此就曉得我們倘在爲出口課稅之國家；第三我們的稅務，是爲協定，凡有更改，非得各國之同意是不能有所施行；第四我們由此就曉得各國許我增加稅率，是毫無誠意，

（II） 關稅管理權之喪失　我國稅關管理權之喪失。亦是根據於條約來的。其最先喪失地方，則爲上海之海關。因爲在一八五三年九月七日，上海縣城內發生亂事，海關道書逃，遂有由領事代徵制度之組織。以後雖有我國人管理案之恢復，但卒未獲成功，而代以外國人海關管理案，此爲是時駐上海道吳健章與英法美三國領事共同規定。其起初之管理人，爲英美二國領事共管，後以種種關係，而歸於英人一國手內，此卽爲外人海關管理之第一步。然此僅及於上海之一隅，猶未普遍於我國，而

關普遍於我國之端的，則爲天津條約附屬通商章程第十條，其規定有（上編四卷九頁）

（一）通商各口……現已議明各口劃一辦法，是由總理外國通商事宜……臣之邀請英人幫辦稅務。（One uniform shall be enforced at every port）

數句。是已承認外國人管理稅權，由上海而擴張到各通商口岸。所以以後如我國苟開一處商埠，卽不啻爲外國人多添增一處之管理權，此爲我國海關權喪失之第二步。由是在一八五九年，英人拉氏（Lay）由二廣總督任之爲海關總稅務司，而是廣東汕頭福州甯波鎮江九江天津等七口之開設。其後拉氏歸國，赫德氏（Robert Hart）被命代理，德材幹卓絕，精通我國事情，以二十八歲之青年，於一八六三年，卽由代理而升爲總稅務司，以後我國海關之一切整頓事務，皆爲彼一人獨力創成。

此外我國稅務之管理權喪失，還有二處可得而云的。卽（一）照天津條約，外國人以子口稅代釐金之進口出口貨徵收權，亦歸諸海關。其次我國內地之土產品，如以外國形之輪船運裝時，亦須得上稅，其權亦操諸海關。綜我國海關之管理權力，是非常膨脹。不特是本身之管理權，遍及於全國通商口岸，而由庚子議和條約，海關地之常關，亦歸入於其徵收範圍內，其他之內地稅性質之子口稅，及土產品之移出稅，亦在其支配。

（III）我國陸地之關稅情形　以上所說的，概屬於海關範圍，而我國陸上與他國境界毗連，亦復不少，如南滿之於朝鮮，滿蒙之於俄國，西藏雲南廣西之於英法，其關稅情形，爲我國不可不一爲研究的。大凡國土相連的國家，不管政治家線爲如何區分，此二國民間之貿易交通，常自然會發生的，先從無稅爲始，而漸變爲有稅。惟限於爲邊界住民之必要品，給與減稅；邊界貿易，免而不徵，亦是常有之事，此常爲歐洲各國通商條約之所規定，學者稱此爲小範圍之交通。（Kleine grenzverkehr）

我國同俄國之交通，亦是其一例。我國自承認俄國後，凡以前與舊政府所訂條約，概歸無效，而將來二者間之通商交際，一立於平等互惠之精神上，其詳細規定，當俟諸今後，所以我們對於舊俄曾與我國所定稅率之情形，不必詳爲研究，只記其概略即可。我國同俄國最初是從無稅而進爲有稅之地方甚多，並受減稅之地方亦不少，茲舉其概要則有四種，

（一）蒙古及新疆進口出口貨物之無稅。

（二）對於天津及甘肅蘭州俄國進口貨之減稅。（三分之一）

（三）對於由中東由路所運輸鐵進口出貨之減稅。（三分之一）

（四）無減稅特權之北滿陸路貿易關稅。（原稅率五分）

以上爲我國同俄國邊界稅務之關係，其次則爲日本南滿之稅務，由安奉鐵路運輸之出入貨物，則與中東路同樣而得均沾減稅之益。間島方面，是仍適用海關稅。尚有一事爲日俄二國所差異地方，即在東三省由我國輸出穀物之減稅問題。詳言之，即由我國經松花江而同俄國輸出大麥、小麥、米等時，與陸路相等而得減稅。(三分之一)然由鴨綠江輸入朝鮮時，則無減稅之特權，對於入口貨物須納正稅。(五分)此爲我國北部對日俄稅務之關係，而在南方英法陸路之稅務又是如何？可分成二部而論，即(一)廣西雲南二省同法領安南英領緬甸之稅務，(二)西藏同英領印度之稅務。此等地方，皆陸續在十九世紀脫去我國之屬藩關係，而歸英法之領有，同時並與我爲稅務之協定。先從法國而論，法國最初與我爲陸地稅務之交涉的，實始於 Patnotre 條約之第六條締結，(上編五卷十三頁)於翌年，基於通商章程六條乃至七條而有稅率之協定，即對於我國之進口稅，照海關稅率(值百抽五)減爲五分之一，對於出口稅，減爲三分之一，(上編五卷十五頁)其次又基於一八八七年 Constan條約，三條對於陸地稅率加以修正，即入口稅須納關稅之七成，入口稅納關稅之六成。(上編五卷十八頁)其在英國方面，由一八九三年之西藏通商章程四條，我遂爲亞東之開放，約定五個年間不徵關稅。(上編四卷十五頁)更於翌年，依倫敦條約九條，對於蠻允盞西二路而輸出輸入於雲南之貨物，約

定六個年間，照法國越南方面之陸地稅爲兩等之減稅，（上編四卷十八頁）其後延長以至於今。綜我國陸路關稅之情形以觀，大致不外免稅減稅二種，取稅輕微，爲世界冠。所以我國陸地關稅之應改訂，也不亞於關稅，依一九二十一華會所議決，關於我國關稅改正案第六條，各國原則上已承認我國海陸關稅均一之改訂。惟此等決議，等於具文，關稅會議，開催無期，故此等地方至今仍用舊稅率不變。

（二）定稅權喪失及於我國之影響　由此看來，各國所行的關稅制度，與我國之關稅情形之兩個重要概念，我們是可以明白了。質言之，他們所取的是自衛政策，我們所取的是自殺政策，我們應一考察因此及於我國之利害關係。

（1）綜合的考察　這關稅問題，如從國家之地位而論，是財政收入之一個好手段，從國民經濟上看來，是助長工商業發達之好工具，從國際經濟而觀，是抵抗資本帝國主義侵略一個最精良之武器。所以近代各國，都非常重視他，保護他，而認爲立國之要圖。就在自由貿易之英國，其對於各殖民地之商業政策，亦有所謂特惠關稅之設定，前歲之選舉，保守黨且以此作政府施政之方針而宣傳於民衆，雖一時敗衂，而猶占議院第一黨之位置，至今歲選舉卒占有大多數而組織政府，足以見保護關稅爲世界最盛行之政界，此是近代各國之趨勢。現在我們如來論我們國家的稅制，世界不論何國，只

要具有獨立國家之性質，其稅權則不可不獨立，因為為收入計，為保護工商業計，為對外貿易發展計，隨時隨地稅權均應有適當自由伸縮變更之必要。所以關稅主權第一非保持其獨立不可，而有時未嘗無協定稅率之規定，不過此種協定，各有其特質，為我們不可忘去的，第一是須以互有利益為條件，縱其中含有最惠條約之規定，亦是雙方對於權利義務關係，都應立於平等地位。不是僅歸一方的。第二協定期間，是有一定的，如時效滿後，限於當事國不重訂續約，當然歸於消滅，不是永久不可解除的。第三凡條約當事者，是僅限定結約國間，故本條約或解或廢，皆此結約國間之合意行為，與其他之國家無關係的，此為現在條約一般之通則。而我國之稅權則不然，一部關稅條約皆由與外國協定而成，毫無獨立定稅權之性質。且一覽我國最惠條款之規定，都是單方的。換言之，卽各國對於我，純為稅務權之享有，我對於各國，純為稅務義務之負擔，天下不平事，斷沒有大於此者！至其帶永久不可解除之性質，亦實我國稅約之一大特徵。所以我們的稅務，不消說無條件的解除，固然是辦不到，卽改訂亦非常困難，因為凡改訂須要徵得有約國全部同意方可着手，徵之近例，卽可了然，此為我稅約之大缺點。其次我稅率之輕微，亦為各國所罕見，值百僅得抽五。其對於出口貨，本不應徵收的，乃亦與進口稅同列，而徵出口稅，此種支離滅絕之稅制，世界實難其選！有此惡因，當結惡果，惡果為何？歸納言之，略有三

項，（一）政府收入之減少。（二）工商業之難望發達，（三）每年對外貿易之不振。試問我國稅務爲什麼變這樣大的虧？則不外一資本帝國主義之侵略。因爲這資本帝國主義要圖生存發達，實不能不向外圖得商場，而謀銷他們的貨物。然關稅卽爲抵抗此種侵略之一種精銳武器。由這二個命題，我們就可得一個結論，卽凡商埠之爲他們的理想設定物與否？就觀乎該地有無保護關稅爲定，或曾否受其限制爲定。如該地設有關稅，又未遭其條約之限制，則他們的資本主義的侵略，只能望洋興歎。如該地保護關稅受有條約之限制而不得實施時，則他們的資本主義便可肆其侵略，如入無人之境。而一顧我國之商埠，則是怎樣的？實已極端受其限制，恰恰爲他們的理想物，由是我之商埠，不論自開與他開；全國約百處，俱爲他們銷貨的尾閭。換言之，他們卽以我國商埠爲中心，應用其工業式、商業式、借貸式、三種侵略手段，一方面因此遂得暢銷其貨物於我國市場，而他方面由此得採進素所缺乏之原料，以長久維持其無限之資本膨脹，而達吸取我國資金之目的。其結果，我們瘦！他們肥！我們是經濟被榨取的！他們是經濟榨取的！

（2）分析的觀察　關稅權關係，極爲重大，我們願促起我國全國民醒悟一致救此危亡，所以不厭其詳，再爲分析之觀察。

（a）及於我國財政之影響　稅關之一國爲財政之大宗收入，我已於前說過。就中我國之情形，尤有與衆不同之處，卽我國已爲財政將瀕於破產之國家，非望有一種大宗之收入，實不足以資挹注，而關稅實合此種目的。所以我國國家財政之望整頓，亦卽在此稅關，而將來國家財政之望豐收，亦卽在此稅關。然而我國稅務，已受有條約重重之束縛，稅率既極其輕微，改訂又非常之維艱，華盛頓會議雖有許我增加之決議，而卒不外一種名至而實不惠之舉，以如斯情形而望因此致財政之豐收，藉以爲整頓國家之舉，殆亦戛戛乎其難。茲將我國之關稅收入，與我總歲入比較。據最近善後會議政府交來全國歲入預算表，計我國歲入總計爲四億五千九百九十六萬零一百三十四元。其中屬於稅關之收入的，爲一億一千七百六十九萬四百零一元。如以百分法計算，稅關殆占總歲入百分之二十四左右，好像我國關稅，在總收入中已占極大之數，以與外國之總收入與其關稅比，亦若不劣。而夷考其實，則有不然。查各國關稅之收入，純由進口貨物抽稅而成，而我國關稅收入中，除進口稅外，尙含有沿岸移出入稅，子口稅，釐金等，實際我國關稅，在總歲入中極占少數，當然有極大增加之可能性存在。乃徵以我國今日之情形，值百抽五，已若鐵案，應該而增加不得增加，應有大宗之收入而不得收入，則我國財政根本上之受影響，不言可喩！與此連帶生關係，尙有不利於財政者數事，第一如取從量稅制，則

貨價實易生變動，當然有時爲更改之必要。而我之稅制，實以受條約束縛，不能應此更改，故有時雖有値百抽五之名，而無値百抽五之實。其失一。第二陸路貿易稅，以歷年不得更改，年年約少收數十萬，其失二。第二租稅收入原則，最要的是以最少之徵收費用，得收最大之稅金。而我國之稅務，以受條約之制限，舉凡稅則之編定，稅率之增減，均不得適於租稅收入之原則，固不待言。而因此負擔上之欠缺公平，及抽稅手續之繁複，亦屬難免之事，故我國之關稅收入，實可云爲費多益少之收入，其失三。

（b）及於我國工業之影響　我國地大物博，所謂生產要素之資本勞動原料品三種中，已占有勞動力原料品之二要素，當然是一個富足之國家，爲什麼出於我們意想之外，國家反一天窮似一天的呢？這重要原故無他，卽是由工業之不能發達，工業其所以不能發達之故，實以關稅問題爲其主要原因，因爲一國工商業所貴的，就是一市場獨占。然市場非能自爲獨占者，必賴有種種法律及政治手段爲之保護。而此抽稅行爲，質言之，就是一個法律政治之結晶體，對於外國之工業貨物，確是加以抵制，對於本國製品，確是加以保護的。自有此保護，而本國生產貨物，遂得獨占市場，可無滯貨之憂。需要因此常得超過供給，而貨價遂得增高出售。其結果，國家之工業不難得其發達，此係關稅政策得其施行使然。如關稅一旦被其限制不得增加，則情形便與此不同了。卽我昔日所獨占之市場，今則變而

與他人共有，我之營業素乏經驗，我之資本素稱窮乏，我之技術，素稱拙劣，我之工業製品，素號不良。而在外人則挾其雄厚之資力，大量生產之工場以臨我，其所運來製品，既因製造技術之進步而較我優美，復以彼之經營得當，我之關稅輕微，於是他們遂可以極便宜之價格而售貨，以價廉物美之招牌，號召我之羣衆，我之貨物，遂漸被其壓迫，不易售出矣。貨物既不易發售出去，則我之工業，如在此種關稅制度之下，就一百年，也不會發達。是這看來，我國工業，不特未受關稅之益，反蒙關稅之大害了。其最顯明之例，如前歲我紗廠之大受打擊，其原因雖有種種，而喫大虧的，仍在一供給過多，需要過少所致。何以供過於求呢？則實由外貨之充斥。而外貨何以能充斥？則就是由關稅受了限制所致。近年我國絲商，亦以不振聞。其原因仍在關稅。因凡原料處之銷場，不外兩途：一國內，二國外，如國外市場受他人壓迫不易暢銷，而在本國能保有需要時，亦爲不足憂。所憂者，國外與國內，同時均不暢銷耳。而我國繭絲正坐此病，國外既感美國人造絲之競爭，日本天然絲之壓迫，姑且不論，即在國內，近年來外國織物，紛紛爲大批輸入，我國人之服用此者日多，服用本國之絲織品者日益減少。絲織品如既減少，則繭絲當然不能暢銷出去，無怪乎價格之低落，而滯貨無人過問！然此實一關稅爲之厲階，因此輕微之關稅，外貨乃得源源而入，始呈此現象也。是爲我國工業發達計，關稅之改革，其可一日緩乎？

（c）及於我國對外貿易之影響　及於我國國際貿易最大之影響第一就是輸入超過於輸出。綜計我國自與各國通商以來，年年卽呈此個相同現象。試列最近十年內對外貿易的海關統計表，如下。單位兩

年歲	總輸入額	總輸出額
一九一七	五四九・五一八・七七四	四六二・九三一・六三〇
一九一八	五五四・八九三・〇八二	四八五・八八三・〇三二
一九一九	六四六・九九七・六八二	六三〇・八〇九・四〇一
一九二〇	七六二・二五〇・二〇〇	五四一・六三一・三〇〇
一九二一	九三二・八五〇・〇〇〇	六〇一・二五五・〇〇〇
一九二二	九四五・〇四九・六五〇	六五四・八九一・九三三
一九二三	九二三・四〇三・〇〇〇	七五二・九一七・〇〇〇

據上表看來，我國對外貿易，每年都是增加的。不過在此增加之中，始終有一個不變之傾向存在。

此傾向爲何？就是輸入超過輸出，其超過額，大概常在一億兩左右，由此種現象，我們當生兩個疑問：

（Ⅰ）入過於出之原因何在？　此個原因，就是由對於進口稅取稅過於輕微，對於出口貨，且復抽稅有以致此。因出口貨之設有出口稅，則所以對於每年由我之輸出貨物，實爲一種障害，而輸出貨物遂因之不旺盛。因對入口貨取稅過於輕微，所以外國貨物遂得源源而進，而進口貿易因之甚形發達。此一種出衰入旺結果，每年當生進口貨超過於出口貨之現象。

（Ⅱ）入超有害於國麼？　如我們把這個問題決定，則對於我國有無影響，即可知得。原來入超之有害於國家，在重商主義時代，已經學者所主張，此中却有至理，爲我們不可不一知的。試申論之，國家全體在經濟上之有收支，實無異於私人。如每年收入多過於支出時，則其國之經濟，必爲豐裕、爲安定。如支出超過於收入時，則其國之經濟，即爲支絀，即有破產之危險。而此一國之對外貿易，即爲一國鉅大收入支出之表現。因爲由外國向我輸入之貨物，即無異由我以金錢作代價而買進之貨物。由我國向外國輸出之貨物，即無異由外國向我以錢購買之貨物，前者在我爲支出，後者在易爲收入。所以一國對外貿易隆盛時，其國大致爲出超之現象，一國對外貿易不振時，其國必常作入超之繼續，每年入超之貨物價值若干，即不啻表示一國內資金，向外流出若干，國民資金能有幾許？安能經此年年歲

歲之川流不息？其不竭涸者幾希！所以在國際貿易之入超現象，不單為古時重商主義之所重視，即現在取保護政策諸國，亦無不汲汲於圖輸出超過於輸入，所謂國際貿易均衡說（Theory of balace of Trade）即是由此而起的。然而此入超現象，亦未必即可以據以作一國損失之表現，而其他尚有一收支均衡說在，尚有一重質不重量之說在，先就前者而論。

原來一國之經濟消長，與其國之對外收支有密切之關係；已如上所述，然定一國之收支關係，不必專由貿易上可以決定，貿易不過為對外收支手段之一，而其他尚有多數之手段存在。換言之，即對外貿易，不過為表示一國有形財之消長，此即稱為有形貿易（Visible Trade）而一國除此種有形貿易之外，尚有數多無形貿易（Invisible Trade）存在。甚麼叫無形貿易呢？即其出入形式，不以貨物表現，而以金錢支付之手段作表現，屬於此類之手段，可得而數的。

（1）外債之借貸與償還。

（2）運費保險費及其他手續費等之收入支出。

（3）在外僑民之送金，

（4）一國政府對外關係之經費。

據以上四項觀察，我們就得明一國經濟之收支，除對外貿易外，尚有此四種要素存在，無一不足以左右一國之收支均衡。故從此種關係而論一國之收支，如一國貿易雖常爲入超，而無形財爲巨大之收入時，則其入超爲不足憂；因一方雖有多支出的，而他方則有多收入的款項足以相抵。如含貿易而其他四項之收入甚形微少時，則貿易上所表示之出入超過之關係極爲重大，因貿易上所表示之損失，即直接可視爲一國之損失。試以英國論，戰前之海外投資，爲世界冠，每年因此所收的利益，實達數億，而其他之航業、運輸費、與保險費之收入亦占鉅數。在前項無形財中，已有其二，故其貿易雖有入超，亦是無害的。於以知對外貿易入超之有害無害，當決之於各項之國際收入與支出之損益情形，不當專決之對外貿易之有無入超。

其次我們再一論對外貿易質量之關係，原來一國對外貿易之對於國家損失，是純關於出入貨物之質而不在量。如一國出口貨物盡爲本國民製造上所需要之食料品，原料品與機械等，而進口貨盡爲供一時消費之奢侈品的時候，則在對外貿易上，縱爲輸出超過輸入，而其國之生產力亦必因之而銷耗，其有入超亦不足爲害。反之，如輸入品盡爲生產上所用的原料與工具，而輸出的多爲奢侈品與消費品之時候，則縱有輸入超過輸出，於國富之增加，亦無妨害的。

重質不重量之理既明，我們試一論我國對外貿易之關係，我國之入超，究爲足憂不足憂？我國入超之足憂，實無以大過於此。試以無形財之第一項而論，我國不特無利息之收入，並以爲大債務國關係，而年年要爲數多之本利付出。而二項之運費與保險費及其他之手續費等，則於我如浮雲一樣，一毫都沒有收入的。只有第三項之僑民送金，我國在外華僑人數既多，每年送回國的亦爲不少，不過以之抵對外貿易之損失，實如車薪投以杯水，可云毫不濟事。至第四項則不足爲輕重，所以綜計我國之對外貿易，年年貿易之入超約爲二億，即無異於我國民之血本資金流出一二億！我國民之經濟豈不是一年涸似一年？我國之無業的游民，就因此歲歲增加！推原其故，就是由一入超所致。舉例來說，這外國所行的資本帝國主義，好比是長蛇封豕，我們的脂膏，焉得不被其吸收乾淨？由此保收支均衡說足以證明我國入超之有害。

至重質不重量之學說，對於我國之對外貿易又是怎樣的呢？則當一閱去歲我國海關所統計之重要出入貨物種類表。

注意「◉」原料品記號　「○」消費品奢侈品記號

單位千兩

輸出貨物	價格	輸入貨物	價格

花生及製品	一八・六一七	綿製品	一三一・八八六
生絲繭類	一五四・三五一	米及粉	九九・一九八
豆類及製品	一二七・三三八	洋油	五八・二九一
棉花	二三・六〇六	花棉	五三・八一六
生皮革及牛皮	二五・九八二	砂糖	五一・九九七
絹織物	二四・五四二	五金及鑛石	四四・九三八
茶	二二・九〇五	棉絲	四一・六三六
木材	二一・三〇一	紙煙	二八・二七二
煤炭	二〇・五四五	小麥粉	二七・二三二
桐油	一七・四七七	毛織物	一九・〇四二
		洋紙	一六・六二六

	煤炭	一二・八六七
	煙葉	一二・七七六
	人造藍	一一・八一七
	機械	二六・七六七

試據上表以觀，我國之對外貿易，如從質而言，進口貨物中屬於消費品奢侈品者多屬於生產上所需用之原料品與機器者少，而出口貨物中，則屬於消費品者少，屬於原料品者多，我們就可以明白了。然則我國之對外貿易，就令年年爲出超時，亦不能稱爲有利，何況與此相反，而爲輸入超過於輸出。呢？無怪乎我國民一天窮似一天！我國失業的遊民，一天多似一天！這根本上的原因，都由此對外貿易之失敗而致國民之資金涸竭，而國民資金何以能涸竭，則不外關稅之受束縛，取稅過於輕微所致。

（3）我國關稅今後之補救方法　照以上看來，我國關稅之關係重要，可想而知，既知之，我們籌備補救之方法。然我們在籌備補救方法之先，第一應注意的，卽外國人之向我講親善一事，他們講的親善是口頭的親善，實事上是沒有親善的，請看這增加關稅，他們口頭也不知答應多少回數了，然

一到實行上，總是百方刁難。照實說來，這關稅增加，不但對於我們有大利益，卽他們亦未嘗無利，奈何他們不知道呢？因爲這關稅增加，對於政府之借債償還力，國民之購買力，皆有密切之關係的。這理由卽是關稅如增加後，政府每年財政收入就可旺盛，每年對於他們的借款，連本帶利，都可按期償還，此爲增加關稅我們政府的償還能力就因此增大，而財政上因此就更有信用。我們財政既有信用，則他們不特對於在我國已經投下資本，可以放心收回，卽將來亦可向我源源投資而無顧慮，是因關稅之增加，反惹起他們的資本大批輸出，這豈不是有利於他們？其次從我國民經濟而言，我國關稅如一增加，則我國之各種實業，每年因此保護，都可與漸次發達，國民收入，每年都可與確實增加。這收入既富，對於貨物之購買力自强，則對於他們所運來之貨物之需要力，當然旺盛，可以出高價買他們的貨物。是這樣看來，他們雖因關稅增加而負擔較重之生產費，因是得的利益，自不若以前之優厚，然一方面，我國民之需要力既强，則對於他們的貨物，必較以前得多多銷納，多中就有益，豈不是對於他們有鉅大之益處？然而此種利益，他們是不知道的，就知道，他們是不顧意出於此的，對於我們關稅，仍是主張牢牢靠靠的束縛我們，竭澤而漁，眞是他們處治我們方法；充他們的意，非把我國民所有的資財，一概括盡是不放手的。

我們國民！這關稅問題，如從經濟方面觀察，說個極端的話，關係是非常重大，他如受了束縛，其害之及於全國人民。比失台灣，割香港之痛苦，尤爲厲害，比二十一個條件之國恥，尤爲傷心。因前者之爲禍也隱而深，後者之爲禍也明而顯，前者之爲禍也蔓及全國，後者之爲禍也，僅止於一部分，毒國家，害人民，使我國全國人民淪於苦力階級，陷於生活維艱，並且有增無已，推原禍本，就是一關稅之受束縛爲之厲階，此願我國國民殫智盡慮，有以補救之也。

救之之道奈何？第一的要求，就是國人應徹底的了解關稅關係之重要，第二就是國民應一致團結力爭關稅之改正，須以近年來對抗日人之一種堅決精神，要求改訂稅約，要求關稅自主，我們要知道關稅之受制限，是我全國民之致命傷！腹心疾！如這關稅條約一日不得自由，我們國民就一日的展轉呻吟，工商業終無有發達之一日，改訂關稅之問題大，其他之問題小，現在向各國主張改訂稅約，冀我國四萬萬人第一應盡之天職，不分男女老少，皆應一致堅持；如那一國起而與我們反對，我們就下大決心與他經濟絕交，如那一國先贊成我們改訂，我們就竭全力與之親善。好在俄德二國皆與我爲平等稅約之締結，與各國以好前例，我們苟以此爲口實，而盡力向各國交涉，則庶有達目的之一日，各國要許有我改訂稅約之希望，工商業才有發達之可言。否則就叫瘖了昔，寫禿了管，亦是無益的，此爲

我們進行要求改訂稅約應有之決心，現在我們應一討論改訂稅約之概略。

我國稅務，已於前說過，是分定稅權之喪失與管理權之喪失兩種，所以我們籌畫補救方法，亦本此分爲定稅權之收回與管理權之收回二種。然一權此二者之利害關係，則定稅權之收回，實有刻不容緩之勢，管理權之收回，則爲第二步之問題。定稅權之收回云者，實不外自己有自由增減稅則變更稅目之權能也，稅則究應如規定才合式呢？以我們之見，規定稅則之要義，仍不外取保護政策之精神，以入口抽稅，出口減稅爲原則。所謂出口返還稅出口勵獎金進口加工制諸種制度，都應在必行之列。先從入口稅而論，第一應依進口貨之種類而定稅率之高低，此在我國雖不能詳爲列舉，但從歸納言，如該進口貨爲屬於我國富於原料且有發達之希望的加工品時候，則宜課重稅，如該進口貨，雖不與本國製品相衝突，而爲奢侈品與消費品或嗜好品時候，亦宜課重稅，前者例如綿紗與其製品等，後者例如各種裝飾品砂糖紙煙等，然與此相反，該進口貨物如爲生產上所需之機械與其材料品時候，則取稅宜輕，或與以免稅，至關於課稅品目分類宜詳，而取稅標準，除特別貴重品外，當舍從價而取從量，但須時爲變更，以便符合實價。而稅則，宜去單一制而採複稅制，以上爲進口稅務補救方法之說明，現在我們應一研究出口稅務，以我們所見，如出口貨爲我國之特產品，或爲我製造上所必需之原料品，

與爲國民之食料品時候，則應分別取稅，例如桐油棉花米麥等，此外皆可一律免稅，以促進對外貿易之發展。要之：加稅總離不得與內地稅之釐金雜稅生關係，據我國之財政情形，以觀加稅與裁釐，自當同時並行，但是此種問題，談何容易，外以列強資本帝國主義之壓迫，內以軍閥之把持，如我國民不以極堅決的精神做去，則無異於痴人說夢，紙上談兵，一點効力都沒有，所以在本篇末著者只有希望大家加極大的努力做去。

本篇結論　由上面看來，這商埠對於資本帝國主義之重要，我們可以概見，大有孟氏所謂得之則生，弗得則死之勢！世界經濟以是示我，各國通商歷史以是詔我，又何怪他們不惜訴之武力以相爭奪呢？然而爲其侵略之手段，則不外始以政治的手段，扶植其優越之勢力於他國，然後以經濟的方法，吸收他國之資金，前者即治外法權之設定，是由是他們便於他國成一種貴族之階級了，後者即關稅權之束縛，是由是他們貨物，遂得爲大批之輸入，而愈成有產之階級了。不過助成此種手段之實現者，則在於一商業政策，因爲他們利用此種政策，對己則取獨占主義，如見他人有貨物來時，則用保護關稅以制之，如日本最近頒布之值百抽百之奢侈稅，是對他人之稅，則盡力限制之，如列國之對於我國是，嗚呼此豈非列國之矛盾行動呢？然非矛盾也，爲資本家階級之生存，有不得已，嗚呼此即近代國

家之眞象，余欲無言。

本章參考書（1）高松柳一郎著中國關稅制度論（2）桑田熊藏著工業經濟（3）井上辰一郎著國際貿易論（4）飯島幡司著金融經濟講義（5）東方通信社著華府會議大觀（6）西川喜一郎著支那經濟綜覽（7）日本時事年鑑

第二篇　交通

交通爲立國之命脈，與國家有密切之關係，固不待言，而我國以處於經濟文化尙未十分發達地位，所需要交通之發展更爲深切。然一論我國之交通樞關，幾乎全爲外國所把持，受的資本帝國主義之侵略，極爲厲害。試問我們國民能甘心忍受嗎！如不甘心忍受，則不可不謀救濟之法。顧在着手進行救濟之先，我國交通問題之研究，實爲重要。因未有眞相不明，而可以言救濟之手段者。然則所謂我國現在交通之情形是如何？我們失敗的原因在什麼地方？及於我國計民生有如何影響等，諸題目，皆爲我們之討論好材料，而交通之一般觀念與其效果，亦有略述之必要，因爲我們如對於交通觀念與種類不明，實難爲學理之研究，如不了解其效果，則不信交通有這樣大的價值。

第一章　交通概觀

第一節　交通之概念與種類

交通這一個觀念，（Verkehr）學者下的定義很多，但不外三種。

第一是廣義的解釋，卽人類互相關係之現象，都叫做交通。(Die Gesamtheit der gegenseitigen Beziechu gen der Menschen zu ein ander)

第二是狹義的解釋，卽人與人之經濟關係，則稱爲交通。掉句話說，來凡關於經濟之給付貨財之交換一切事項，都稱爲交通。（Der Gesamte Austausch Wirtschaftlicher Leistungen and Guter）

第三是最狹義的解釋，卽人類貨物及書信之地方的移動，都稱爲交通，此個定義之要點，我們可解釋之如下，卽凡對於有妨碍人類之社會、政治、經濟、精神各種關係之地方隔離，能加以減少排除之行爲，都可稱爲交通。以上三種觀念中，第一第二失之過於廣汎，與我們日常所用之交通意義有相出入。惟第三類之交通概念，廣狹得宜，定義適當，現今所謂交通，通常是指第三之概念而言的。但是稱他們爲交通則可，稱他們爲交通所研究之對象物則不可。交通之對象物是什麼東西？卽是一交通機關之設備，因爲要利用此交通機關之設備，方有移動之可言。所以我們如一論到這交通問題，這交通機關之設備是應討論的，而運輸與通信，遂爲交通上之研究重要題目。

交通之觀念既明，我們再一述其分類，交通分類，係照移動之地方位置不同，而區之爲三。

(1)水上運輸及通信

(2)陸上運輸及通信

(3)空中運輸及通信

以上三種中之第三類，在現代，方屬萌芽期，占有現今之交通位置者，厥惟第一與第二兩種，其最顯著的，卽航業、鐵路、郵政、汽車、通信等。

第二節　交通之特質與其效果

交通之定義與種類，我們已在前說明白了，但他對於國家對於人民有什麼效果呢？有什麼特質呢？不可不於本節內述及。原來這交通問題，我們如爲分析的觀察，他及於各方面的影響實是不小，先就交通之特質一說。

(一)甚麼是交通之特質？其特質有四種：

(1)運輸之迅速　在交通未發達的時候，對於一切人類、貨物與通信，第一可視爲大障礙的，就

是地方之距離。所以這交通機關之天職無他，實在減少此種距離之障礙而已。然此種障礙之排除方法是怎樣的？就是要使地方的移動所需要時間之短縮。換言之，即是圖運輸之迅速，此爲其特質之一。

（2）運送之安全與正確　運輸迅速，爲交通機關之一要件，我們已在前說明了。然與此並行的，尙有一輸送之安全與正確。因爲我們人類自互相有關係以來，這一種交通，是不能免的。然不幸而以交通手段之未改良，例如舟車騎乘等，致人類常遭不測之損害，所謂安全運送，是很難有實現之希望的。但自十八世紀以來，各種交通機關，俱爲極大之發達，因交通而惹起危險事件，雖不能期其絕迹，而較之疇昔所感之危險程度，則已判若天淵。人類之生命財產，遂得安全。爲地方之移動，非交通之發達，曷克臻此。至時間之正確，關於我們人類，尤有重大之關係，在昔之策馬乘輿時間，固難期其爲定時之運送，即在稍進步之人力車馬車，其運輸亦不易爲正規則之往復。這一種時間之消費於無益，不但對於個人有極大不利益，即一般社會之各種經濟關係，亦受重大之影響，此不能不視爲交通上一種之缺點。然自交通機關進步以來，對於進行所需要之速度，與距離所經過之時間，除有非常事故外，皆能精確規定。由是出發與到着，皆能定時，對於社會與人羣之能率增進不少，而社會之大利益即在於此

處，此實由現今交通帶有正確性所致，

（3）大量運輸　交通機關第三之特色，即是一大量運輸，因爲我們人類之慾望，是與生產事業相進步的。因之所需要之貨物，常爲加速度之增加。所以供給此種需要之市場，當然是日形擴張。然不幸而爲市場擴張之大障礙物，就是一地方之距離。因此地方之距離，這人類供給需要之調節，是很生問題的。如此種困難不得解決，我們人類之經濟生活，是很難得向上之發展。然欲減少此種距離之障害，則舍促進交通之發達，其道末由。而根本上尤在賴此交通之大量運輸，因交通如愈發達，交通機關如愈改良時，愈能達多數貨物運輸之目的。而人類所需要之貨物，因此大規模之供給，遂得以調節人類之生活，遂得爲向上之發展。

（4）運費之低廉　交通機關之特質，不但在技術方面可以達人類需要之目的，即在經濟方面，亦得使其有美滿之結果。此種現象無他，即在一運費之低廉，而其所以低廉之理由，不外歸於機械發明之效果。換言之，即因其具有大量運輸與運送迅速之二大特質，故在凡百事業之經營上，由其集中的，經濟的之辦理，更能使運費生大大低廉之効果，而經濟遂受益無窮。

（二）交通及於經濟之影響　以上我們對於交通之特質大概可望明白，現在我們應一研究

其及於我們人類之影響，先從經濟方面而論，約有三種。

(1)及於生產之影響。　此亦有數種可說，茲分論於下：

(a)生產費之節省　交通發達結果，第一對於生產事業可數的，就因此得原料收集之容易，製出品賣出之迅速。第二就因此使得選擇低廉之勞動力及便易之原料品，而生產費遂得爲極大之減少。就中對於生產事業，就爲有利之處，即是近世生產事業之原料品採買，與製造品販賣，都非求之於本地方，大概皆求之於遠方的，道理由無他，即在遠地方之原料，通常較本地方價廉，遠地方之貨物販賣，通常較本地方價高。所以這生產家的經濟政策，當然不能不舍近取遠，然此地方距離之移動，實爲重要，非望交通發達不爲功，而交通發達，遂爲生產事業重要條件之一。

(b)生產組織之進步　在交通未發達的時代，國民間之生產組織，往往限於狹小之範圍，受支配於天然之條件，故其規模甚小，各地間概無一定之組織。然自交通機關設備經營進步後，這生產組織，遂大不相同了。簡言之，即因交通之發達，而家內工業，變爲工場工業，而變爲極大規模之組織。因此生產組織之改善，[illegible]日之生產能率，遂比以前高之數十百倍。

(c)市場之擴張與貨財價值之騰貴。　在昔交通未興，各種必要之貨物，以運送之困難，及運費

之諸貨賜，保實不能喚起各處之需要，因之價值亦難得相當之騰貴。然自交通發達，市場大開，而貨物遂得擴張其供給，增高其價格。凡從來僅得使用於一方之貨物，因是遂得分配於各處，從來處於交通不方便不得不以賤值出售之貨物，因此遂得增加其價值，貨財價值增加，卽助國富之增加，此豈不是交通發達之所賜呢？

(d)勞資價值之增加　我們已經說過，因爲交通有迅速移轉之特質，所以我們如得其利用時，則對於貨物之製造販賣，實能促迅速之循環，從而資本之回收，在時間上，遂得非常節約。因之資本之不能，愈得發揮，愈使投資之機會及範圍得其擴張。其結果，對於資本實開絕大之用途，而促其無限之增殖，此從資本方面來論的。至勞力因交通而致價值之增加，亦甚顯著，因在一方面勞動力以機械之發明，誠不免降於工作之補助位置，而在他一方面，交通之範圍既日形擴張，則勞動力愈免局圄於一隅，而喚起多方面之需要。其結果，勞動力之價值，必至增加，而收入得以豐潤，以上爲交通及於生產經濟影響之概略。

(2)及於交換經濟之影響　此亦有數種可得而云的：

(3)投機事業之發達　甚麼叫投機事業呢？卽一種企業家，將其所有資本，投於各種貨物之買

賣，利用各種貨物的價格之有時間距離之變更，而求於其中獲最大之利益。先從時間而論，如一商人，預料此時之一種貨價，將較低於他時之時候，則必將存貨賣出。如預料現在一種貨物，將昂騰於他時之時候，則必多爲現貨之購入，以便他時之賣出。照此種低買高賣之方法，經若干次之往返，而資本遂極端得其膨脹。至距離亦與此相同，如甲地貨物較乙地貨價高時，則商人必以乙地之貨移於甲地販賣。然與此相反，如乙地貨價高於甲地時，則該商人必以甲地之貨而移於乙地販賣，而圖獲其相差價格之利得。然此時間距離之貨物移動，均非交通發達不爲功，是交通之有造於投機事業者不淺。所以交通機關如愈發達，則投機事業亦必增加，而交換經濟，亦相當受其利益，

(b)商業組織之進步　在交通未發達之時代，這一種中間商人，在商業組織上，實占重要位置。然自交通之開發以來，生產者與消費者間之時間的、地方的、相隔之距離，都爲非常之接近，而從來之中間商人，漸有失其重要之勢，而移於生產組合，與消費組合之直接交涉，此不能不視爲商業組織進步之一。加之由交通之發達，既有大都市工業之崛起，亦必有大都市商業組織之勃興，與各種販賣組合之林立。然此猶可視爲內國商業發達之情形也。如就國際商業以觀其受交通發達之影響，尤爲重大，因爲一國商業發達結果，以必然之勢，而向海外有原料品及必要品之需要，製造品及加工品之供

給，與販路擴張之企圖，於是爲應此必要，而有國際貿易之發生。此種國際貿易之組織、規模、資本均極擴大，在現今商業組織上，當首屈一指，此實爲交換經濟之組織進步之二。

（3）及於分配經濟之影響　分配經濟最重要的，卽企業家所投下資本之利益與利息之收入，及地主之地租報酬，與勞動者之工資代價三種。顧此三種，無一不因交通之發達，而受有極重大之影響。先從資本而論，本來營業之利益與放債之利息之有大小，概依資本之供求律以爲定，而資本之供求，又視營業之利益大小及投資之安危以爲依歸。溯自交通發達，生產進步，其影響遂及於資本之供求。卽向之對於資本不甚需要者，因此交通之發達，實喚起資本之需要，卽向之局囿於內國經濟者，因此交通機關之改善，遂擴張及於世界經濟，故資本之移動，不單是限於國內，卽國際之界限，亦不翼而得飛拔。其結果，一國之資本家，不但於國內得增加其收入，卽從海外亦得爲巨大之紅利金與利息之享有，此爲資本所受交通發達之影響。至工資方面亦受其影響甚大，這理由無他，因交通既得發達，則對於勞動量之供求，實可使之生調節之現象。換言之，卽因此運輸機關之方便，勞動量過多的地方，可容易移至勞動量過少之地方，爲保持勞動者工錢之平衡，最後之地租，則原依供求律以爲定而交通愈發達的地方，對於地土之需要愈多，因之其地價且有較前騰高數十倍乃至數百倍者，例如現代之

大都市地價通通是非常騰貴的，大地主階級，因之獲益非淺，這都是受賜於交通之發達。

（4）及於消費經濟之影響　本節內所謂消費非生產之消費乃為生活所必需之貨財而消費的。大凡我們人類之生活內容，與文化之發展，有並行之關係，常使簡單生活，變為複雜生活的，此簡單生活之內容，究由如何充實乎？則由交通發達之所賜，因為人類如在原始時代，其經濟生活，係是自給自足之狀態，其供給之狹小，不能以之應一般人之要求，固不待言，即在稍為進步之交換經濟時代，所需要之消費貨財，其種類與分量，雖稍見增加，尚難云為使我們人類之享樂得滿足。惟入於交通發達之時代，生產貨物，既得多量增加，而由交換以入於分配之貨財，又得暢行無礙。其結果，遂使生產者與消費者之範圍，愈得接近，而保持其供給需要之適合。我們所欲的貨物，常得如意購置，我們所多的貨物，常得自由發售，由是生活內容，遂得充實，而促嗜好之向上，雖有天災，不得為患，此實為交通發達及於消費經濟之効果。

（三）及於社會政治軍事文化之影響　以上為我們單就經濟方面觀察所得的，然因交通發達所及之影響，尚不止於此，其他尚有數多方面，例如政治、軍事、文化、社會、等亦因交通之發達，而受有重要之影響，茲分論之：

（1）內政統一之促進　對於一國政治組織最有重要之關係的，就是一秩序性，統一性。然此二者，實有賴於交通之發達，因為統一秩序之前提，第一須使中央政府與地方自治團體聯絡一氣。換言之，即中央之權力能及於地方，有如身之使臂，臂之使指的一種指揮如意，才可達政治最高之目的。顧此種組織，非可以徒託空言，行之必有其道，其道為何？即以交通為手段，而達統一之目的是的。蓋如有此手段，則國內一切之障礙可除，而政權之重心，可歸於一點，政權既歸於一點，則凡百措施，皆能納之於軌，而其他之教育、文化、工商業之進步可立見。

（2）軍事之便利　軍事可分為對內對外兩種，前者即為鎮壓內亂而施行軍事行動，後者即為捍禦外侮所採取之軍事行動。然不問其對內與對外，其所要求於敏速之動作，是同一的，而交通即能盡此敏速行動之任務。一旦有事，凡軍實之運輸，兵員之集中，均可朝發夕至，不難達邊平之目的。

（3）文化之普及　交通與一國之文化，是有最重要之關係的，因為文化上所要求，就是一藝術、智識、教化之普遍與運輸傳佈，因為此等皆應使之為社會化，不能任一部分少數人之專有，而交通機關，就具有普及各方面之特質。凡以文字或以語言或以印刷物而宜傳者，皆可藉交通而達其目的。於是社會經此普遍灌輸結果，遂使各處之語言風俗，成為普遍化，各種階級接近於平等化，各地方之排

外性質，成爲一般化，而社會於以進化，此卽具交通及於文化社會之效果。

本章參考書　國吉省三著鐵道經營論

第二章　帝國主義對於我國交通之侵略

以上所說，交通是什麼一個東西？我們由這定義之考察，是已經明白了。又交通對於國家有什麼效用？我們由這分析的考察，是已經了解了。既有此二種預備智識，當然進而一討論我國之交通問題。

我國之交通問題，至今日已受資本帝國主義之層層侵略，我們實不忍心舊事重提！但他們既爲我國民生活之源，我們豈能坐視不顧不去死中求一條活路嗎？所以交通的權利，縱有失敗，我們是應該圖挽救的，要去挽救，這交通問題，是不能不研究的。從我國之交通而論，亦可分爲四種，卽航業、鐵路、郵政、電信、等現在我們先就航業一爲觀察。

甲　航業

在研究我國航業之先，與航業有重要關係之航業政策，我們不可不一爲研究。因爲國家自化成

資本帝國主義以來，資本家之利害，卽國家之利害，所以於私人航業，國家則設航業政策以保護之，於私人航業，國家則設航業政策以保護之。商業政策，我們已經於前說明，本章內對於航業政策當有一述之必要，因爲此航業政策實爲保護航業最良之手段。擧眼一看各國之航業，無不受其提撕保護，而我國所取之航業政策，則無異於取自殺其航業之行爲。二者何以有如是之差異？則以各國皆出於自主之規定，當然取自衞手段，而我國則純在外國壓迫之下，故所有規定，雖明知爲自戕，亦復不得不爾。顧此種一得一失，全係於航業政策之有無，此所以航業政策爲討論我國航業不可不一先述也。

第一節　各國航業之政策概觀

(一)策業政航之二大時期

第一期排外的保護主義　卽是對於外國船舶，設有特別限制，務使立於自國船壓迫之下，而達航業獨占之目的。此時期最著名之例，卽是各國有航海條例之發布。

第二期平等原則下之保護主義　卽是對於內外船，一基於平等原則，不設特別之限制。惟對於本國船，特加以保護，以强其競爭力。

(二)航海條例　航海條例是什麼？即是國家對於本國之航業，採積極保護手段。最初見之於政策的，即是國家為保護自己航業之優勢，而對於外國船加以嚴重之制限，有四種可分：

(1)對於外國船之入境，不消說在禁止之列；而對於海外一切之交通，仍須限於本國船。英國從一六一五年到一八四九年所施行之航海條例，即為此政策之一，其要點即

(a)英國沿海岸，是限制外國船之出入。

(b)凡與植民地之交通，禁止僱用外國船。

(c)與歐洲各國之貿易，除英國船及貨之所從出地之船外，其他一切外國船，是禁止僱用的。

(d)與東洋非州美州之貿易，除英國船外，一概不許裝載。

(2)除國家以明令開放之商埠外，自己內河沿岸是一律禁止外國船之出入，此條主旨，即是在務使自國之內河沿岸航權，歸本國人獨占，決不容外船之侵入。此條為我們最應該注目的，因為在近代國家，這領土主權，是最尊嚴不可犯的，而沿岸內河，以其於領土主權，應由一國國民有獨占之權利。決不容他國有所覬覦，故關於此條，時代上雖有變遷，而歸於一國之獨占，仍是與以前無異。我們試舉

例以觀，如一七八三年至一八二〇年之美國航海條例，一八八八年之德國航海條例，均維持至今，尚未改變。此種條例要點，都是在嚴禁外國船在本國沿岸或內河貿易。如果此照種情形來看我們中國的航業，則恰與此相反，而沿岸內河，都為外國人與我共有，令人感喟無暨！

（3）第三種的方法，即是對於外國船之入境，不加禁止。惟對於本國船，賦以特別之利益，以强大其競爭力，此條最著名的，即是排外課稅法，如法國在一八一六年所施行之國旗附加稅及最近之美國航務委員會（Mercantil Marine Commission）所議決案對於外國船之入口，一律課以一噸八仙零之噸稅等，是屬於此類的。

（三）一般獎勵及特惠制度　此種方法，為現今各國所盛行，並且是最有效力的，照其經過歷史，可分為三期。

（1）組成時代　航業如在幼稚時代，國家常用種種之方法，而保持其獨立，並助長其發達。此種保護，最有名的，即是航業保護政策，除以種種法令限制外國船外，國家並對於本國航業，或給以航路補助金，或給以造船補助金，或免除其造船所用輸入材料之關稅等，通常屬於本期內國家之保護力特別優厚。

（2）公益利用時代　航業既經入於獨立發展時代，國家對於此之保護力已不若如前時之優厚。惟令其對於種種公衆事業得享有運輸之獨占權藉資保護，此種用意仍不外國家間接爲之保護。惟較之前期，則國家減輕保護之力多矣。

（3）競爭時代　關於航海政策，世界上不單是一國採用的，如同時有數國採用之時，則在此數個國間，常因此惹起航業最大之競爭，此個時代之競爭，眞屬駭人聽聞，甚至於有不取船資而使客人乘船者。其結果，各航業公司，無不招重大之損失，而不能不求救助於國家。於是國家當然不能坐視，對於各公司除有一定常年金之賜與，而以維持其國航業向外之發展。試以我國之航業論，最初英之怡和太古及我國之招商，爲三公司之競爭。其後新加入日本之日清公司後，競爭尤形激烈。試以日本政府補助在我國行船之該國輪船公司案以觀。

中國航業補助案（大正四年該議會通過者）

航路名	金額	期間
上海航路	二十一萬五千元	民國五年

航路	金額	年份
	二十一萬五千元	民國六年
	十萬七千五百元	民國七年
天津航路	十一萬七千元	民國五年
	十一萬七千元	民國六年
	四萬七千九十四元	民國七年
揚子江航路	七十萬元	每年

以上所說，就是現今各國所行航業政策之大要，由此我們可以得數個重要概念，第一是絕對不準外國船入境之獨占政策，此為航業獨占時代之事，現今已成陳迹。第二是對於外國船之入境，不加禁止，但是船稅徵收，是不可免的，此屬之航業保護時代之事，現今各國尚有多數行之者。第三是原則上取內外船平等主義，而惟對於本國船與以特別利益以強其競爭力，對於外國船則取特別制限，例如與外國為互惠主義之規定等。然而此數種中，為我們最不可忘的，即是不論過去現在與將來，各國。對於其國之沿岸內河航行權，始終保持其本國獨占，決不許外國船得越雷池一步。各國航業政策之

大略既已經明白了，我們應進而討論我國之航業。

第二節　我國航業

關於我國航業之討論，那幾種題目是最重要的呢？第一當數我國航業之現象。我國航業究竟自開通商口岸以來是怎樣發達來的？我們不可不知道。如知道後，發見我國航業爲立於失敗地位，則不可不一求其所以失敗原因，此爲第二應討論之重要題目。失敗原因既明。則可以推之爲各國資本帝國主義侵略之所致，其關係應有研究之必要，此爲第三應討論之題目。至最後之題目，則當數補救方法之商榷，茲分段論之於下。

（一）我國航業之史的觀察　如欲明我國航業之勢力，則不可不一閱世界各國航業勢力比較表，茲列之於左。一千九百二十年調查

世界各國航業勢力比較表

國名	隻數	噸數

英國	九•七七九	二〇•一四二•八八〇
美國	四•一一〇	一四•五七四•三七五
法國	一•四〇〇	二•九六三•三二九
日本	一•九四〇	二•九九五•八五八
德國	九〇一	四一九•四三八
中國	一〇二	一四二•八四三

以上所列諸國，不過是與我國關係最深的，其他則從簡略。據上表看來，我國航業在世界之航業位置，實不堪道及！以隻數而論，為最多英國百分一之比，為最低德國百分十三之比。以噸數而論，與最多之英國為百分七之比，與最少之德國為百分三十五之比，其他可以類推。

世界航業之勢力既明，請論我國航業在國際上之地位。航業其所以甚見重於今之世，雖是原因很多，然而海外貿易實為其主要任務之一。故從此航業可分為三種類：第一是立於主動地位，（Active position）第二是被動地位，（Pasive position）第三是第一與第二並行地位。這航業在

主動地位是怎樣的？即在外國貿易上，一國之出口進口貨物，均由本國船隻獨力裝載，毫不假於外國人之手，今日之英美諸國是屬此例。第二種是怎樣的？即是恰與第一種相反，在外國貿易上，一國之進口出口貨物，均須仰給於他國船隻，本國航業毫不能與及，今日之我國，即是此種之適例。至第三種，是對於進出口各貨，由本國與外國船混合裝載，一方面雖有仰給他國船隻之必要，而在他方則有數多貨物不賴外國船隻而由自己裝載，今日之俄日兩國是屬於此例的。以一國航業進步之行程而論，係由第二漸進至第三，然後以達於第一。我國今日之航業，尚處於第二時代，而將進至於第三時代。至第一時代，斷非一朝一夕所能企及，此即我國航業在今日國際上之大略情形，由是我們再進而研究我國航業之史的發展。

在我國航業史上，最初為航業之先驅的，實為葡人拉佛兒氏（Raphael Perestre'ls）他在明朝正德年間，即從麻剌甲（Malacca）為探險的航行，達於廣東。我國曾許他住居上川島（St Johns Island）為通商交易，此實開東西接觸之第一幕。

然此不過為一種舊式帆船之航行，而用輪舟開最初之交通的，則當以一八二五年英船嘉艇（The Jardine）為嚆矢。該船係受命英政府，而行航於廣東與澳門及零丁（譯音）（Lin Tin）

間，常從事於郵政物及旅客之運送，此為南京條約以前事。然一至南京條約締結後，於一八四四年，則有美國輪船密特斯（Midas）於廣東香港間開始定期航行。翌年又有英國之彼阿輪船公司（Penisular and Oriental Steam Navigation Company）着手於從倫敦經意大利而至於我國之航行。然其航線僅及我國之香港，尚未至於上海。而至於上海的，係以一八四二年之英輪墨的沙（Medisa）為其始。自時以後，外國輪船之航行於我國，逐日見增加。於一八六五年，英商又有廣東香港澳門輪船公司之設立，而開香廣澳及西江間之航行路線。其次於一八六七年，中國航業公司（China Navigation Company）遂見成立。於一八七七年，中國印度航業公司（Indo-China Navigation Compauy）亦見成立。前者即我國稱為太古公司，後者即稱為怡和公司，然皆為英國人所經營。

以上所說，皆為外國輪船之航行於我國者，而屬於我國且以我國旗而航行的，當以亞丁船（Aden）為嚆矢。該船原屬於旗昌洋行所有，後為我國新於是時設立之招商局所買收。其後二十餘年間，皆為上所說四公司之所獨占，即廣州香港澳門輪船公司，怡和，太古，招商是的。至日本於一八七五年，始有該國郵船會社向美國太平洋公司買得上海橫濱間航路而開始航行。

我國沿海之航業情形既明，請論我國內河之航業。關於我國內河航業，自南京及天津條約締結後，英國及其他享有利益均沾特權之諸國，皆得行駛輪船於長江各通商口岸。日本則以中日馬關條約，向我獲得宜昌重慶上海蘇州杭州間之內河航行權。在一八九八年，我國以受各國之壓迫，而有自動的內地水路航行章程之發布，（Regulation for Steam Navigation Inland）我國內河航權於是乎喪失而化成萬國之所共有。於一九〇二年，更爲附加之規定，（Addition Rules for Inland Water Steam Navigation）此卽我國航業情形之大略。以上爲概括之觀察，而各國在我國所設立之輪船公司，亦有略述之必要。

自我國招商局於一八六七年設立後，怡和太古兩公司實與之爲極激烈之競爭，皆大減運費以相抵制。我招商局於是時實經幾多慘憺經營，始得確定其根基。中日戰後日本大阪商船公司以該國政府爲後援，而侵入長江航路。於是英之怡和太古，我之招商，卽一般稱爲三公司者，聯合抗之，彼時之日本輪船公司，實以此陷於非常苦境。其後我國之招商局，與他國之小輪船公司，如英之麥邊鴻安等，營業均形不振，故前此之聯合抵制，遂不猛烈，日輪公司，遂乘之擴張由漢到宜之航線。其後於一千九百年，德以方興之勢，而加入其漢堡及北德二輪船公司於我國，遂演成中英德日四國之競爭。庚子賠

和後，形勢稍異，一九零三年，日本郵船公司，以二百五十萬元，買收得麗於麥邊公司之上海匯山碼頭，開始航行長江一帶。第二年又創立湖南輪船公司，而從事於漢口湖南間之航路。日俄戰後，屬於法籍之東方輪船公司，新加入長江航路，遂成五個國九公司競爭之情勢。以英諸公司之抵制，殊形猛烈，運費既極其低廉，對於船客待遇，又非常優厚，其結果致基礎薄弱之諸公司，雖有該國政府為之後援，亦呈不堪之勢。首先在日人方面，遂有大阪與郵船二公司及湖南輪船公司，與從事於蘇滬間小輪航業之大東公司四公司之合同，特組成一日清輪船公司，勢力頓增，新擴張航路至南昌常德等地。其在歐美諸國，以一九〇八年經濟界之大恐慌，航行於我國諸公司，遂蒙重大之打擊。於是漢堡亞美利加二公司，首先從揚子江而撤退，專從事於沿岸之航行。其他之北德鴻安二公司，營業亦甚不良。惟剩有怡和太古招商日清四輪船公司之對峙，而長江勢力，遂集中於中英日，就中以英國為最優勢。然自歐戰以來，歐美諸國，對於我國之航業，實不遑顧及，英船亦漸次減少，而日本遂乘此時機，大擴其航業於我國。故此時我國之外洋航業，實以日本為最占勢力，而英次之，但內河航行，依然屬英第一。歐戰告終，各國舉思以我國為彼等恢復其經濟之工具，而謀捲土重來，而航業實為經濟戰爭最重要之一武器，如我們國民不一致努力維護我國之航業，則將來工商業發展之機會，更不可希望也！此為我國航業之

大概史的觀察。

（二）我國航業失敗之原因　我國航業的現象，已如上所述，我們航業在國際上所處的地位，大概是已經明白了。簡單說句痛快的話，我國航業，簡直是受國際資本帝國主義侵略的一部傷心史！但是這失敗的原故，究竟在什麽地方呢？如我們不把失敗的理由，失敗的原因，精細分析出來，那補救之方法是無從籌起。所以在本段內，我們的主要任務，是在詳論我國航業得失之原。原來我國航業失敗之原因，可得而論的有二：一爲由我國以條約明許的，二爲爲默認的，後者常爲前者之因，而前者常爲後者之果。因爲我國自有清一代，採取愚民政策以來，國民對於經濟及航業實不知爲何物。故在道光西力東漸時代，一般國民對於航業，固不知興辦，而對於外輪之駛入我領海內河，亦視若毫無關係。殊不知無形中已受若大之損失，此即爲默認之起因。換言之，實非由我國故意承認其行駛，乃由不知其利害而放任之。迨夫行之既久，成爲慣例，而彼狡猾之外人，不以是爲滿足，遂進而迫我以明文之承認。查各國之航行權利有二：即一爲沿岸內河之航行專有權，二爲航業之保護權，前者即禁止主義，後者即制限主義。此二項權利如果在獨立國家，當不聽其受外國人之侵略的，而在我國，此二項權利，早已歸諸外國人之操持，又何怪乎我國航業之不易發達？茲析而論之：

（1）我國沿岸內河航行專有權之喪失　我們欲說明我國航業專有權喪失之經過則對於航業之種類，應先爲一說，一國航業可分爲三種：第一遠洋航路。第二航海沿路。第三內河航路。先從第一種而論，現今世界各國，以國際交通頻繁，對於國際航業，皆取一種相惠主義，互許通航。詳言之，卽各自就一國之沿海諸口岸中，特爲其他各國開放一定之商埠。容許他國船之往來，因而己國船隻亦得他國之許可，而可出入於其沿海所開之通商口岸。由是國際間遂生出航業交換之現象，此係爲遠洋航路之起因。而我國航業如從第一種以觀，已於前說明，純處於被動地位，簡直無走海外輪船之可言。（我按國前數年實有輪舟二艘，行駛美州廣東間，卽所謂南京中國號者是也，後以營業不振停駛。）顧此種行駛權利，非外人之有所侵蝕，乃我自以工商業尚未發達，實不易創設航沿國際之大規模輪舟公司，甘心放棄所致，猶可言也。至第二第三之權利喪失，則不可說也！我們試一觀以前所說各國之航業政策，他們對於其國之沿岸內河航行權，除在輪海以互惠而開放之少數商埠外，其他皆基於領土主權，始終保持其獨占，決不許外人之侵入。而在我國則不然，此二項權利早已受外人侵蝕無還，因爲我之內河沿岸航行權利，遂成爲與各條約國所共有，而外輪還遍駛我國，其所以成爲與各國所共有的原故，卽是由單方利益均沾之條約弄出來的。換言之，卽最初由許此種權利與一國，而其他國家皆援例而起，於是我國之水面，不分內河與領海，皆化成國際性

實。然最初見於明文的，即道光二十二年之中英江寧條約第二條，（上編四卷一頁）此條係明許英國以五口（廣州福州廈門寧波上海）通商貿易，所謂通商貿易者，即含有英國船隻能自由航行於五口間之意。因爲貿易與航業有密切之關係，設如英輪不能航行於此五口間，則無通商貿易之可言。此即我國沿海航行權失敗之第一步。如與英國曾經施行之禁止外船出入之航業政策相比較，不禁感慨實深。其次咸豐八年之中英續約第十款，（上編四卷三頁）如照此條以看，英船可由海口駛入長江至於漢口，此爲我國內河航行權失敗之第二步。並照其第十一條，而我國之沿海航行權，且由五口而竟至於十口，即加牛莊登州台灣潮州瓊州等。

上說的爲我國沿岸內河專有權之喪失。其後由外人在我國之航業擴張結果，其航線遂由通商口岸而漸侵蝕及非通商口岸。此亦可分爲二種：第一部是寄港地，第二部是旅客上下地，前者可以搭客上貨，而後者則祇限於搭客。茲先從前者而論，最初見於明文的，即光緒二年之中英煙台條約第三條：（上編四卷十二頁）

「至沿江安徽之大通安慶，江西之湖口，湖北之武穴陸溪口沙市等處，均係內地，並非通商口岸，今議定通融辦法，准輪船暫泊上下客商貨物云……」

與中英續議緬甸條約附件(上編四卷二十二頁)

『並將江門甘竹灘肇慶府及德慶州城作爲暫行停泊上下客商貨物之口』。

其次光緒二十八年中英續議通商行船條約第十款(上編四卷二十七頁)

『茲將廣東省城之土口羅定口都城作爲航行停泊上下客商貨物』。

據以上三條看來，其中所指之各地方，沒有一個是通商口岸，而外國船居然能行駛。

至單準搭客之處，試以光緒二十四年修改長江通商章程第二款來看凡非通商口岸，均不準私自起下貨物，惟搭客暨隨帶之行李，準於往常搭客之處上下，其地點如湖北之黃子岡黃州與河口新堤，江蘇通州之蘆涇港秦興縣之天興橋及江陰宜興等處。(下編六卷二頁) 又中英續議通商行船條約第十款後半段，亦與此同規定，其地點則爲廣東之容奇馬寧九江口勞永安後瀝祿步悅城陸都封川等處。

由此觀之，我國沿岸內河航行專有權之喪失概略，可得見矣。然而列强之野心，猶方興未艾，雖由上文看來，我們已有數多地方之供給，然他們還不以爲滿足，如要滿他們的慾望，非把我全國化成國際化不可，於是我國被其强迫有光緒二十四年內港航行之規定，試就其第一條以觀：(下編七卷一

頁）

「中國內港，俟後均準在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按後列之章程，往來專作內港貿易。」

由是，我國之外輪航行區域，通商口岸，固不待論，即一切之內河業航，均因此規定而開放於各國。然此猶可視為自己一種之規定，將來還有自由變更之權利，迨至光緒二十九年，日本與我締結通商行船續約後，我們全國的航路，已由條約明文許與日本了。試就其第三款以觀：（上編九卷九頁）

「中國國家，允能走內港之日本各項輪船……往來報明之內港地方貿易。」

即可以知道了，於是各國援利益均沾之口實，向我國均要求得有此項權利，我國全國航路，遂變成萬國共有性質，我國獨立國家，簡直成有名無實了！此種現象，為萬國所無，為我國所獨有，願我國人牢牢記着！

（2）我國航業保護權之喪失　由以上情形看來，我國航業權是全體喪失之外人，我們是已經明白了。然而還有補救之道，這補救之道為何？即依國家財務行政權之行使，對於一切外國船之行駛內地，加以課稅，以達保護本國航業而已。為什麼由這課稅可以達保護本國航業之目的呢？這話說來

很容易懂，因為如向外國船舶課稅，不論為其行駛之船與其所裝載貨物，都不外使之受一種重大之損失。外國船與其所裝載貨物既受重大之損失，則其所花運費與行船費，都比本國船增加而本國船卽得免此厄，當然運費便易易受乘來之歡迎，發達之希望於是可期。

查外國對於航業所取之保護課稅手段有三：一為關稅，二為噸稅，三為內地貿易稅。前有係對於外國貨之進口，如由外國船裝載時，特課以比本國船裝載較重之稅是的。後者則為內地之貨物，如由外國船裝載時，則取稅較重是的。至三者中之噸稅，則是對於航行於本地之外國船，照一定之時期與其重量而加以課稅。如此三種保護之手段能施行時，則縱一國之航業均與外人共有，亦不足為憂，而本國航業，亦可以望發達。

以上保護之方法既明，我們當一進而研究我國對於航業之保護。我政府究竟對於本國航業有保護之施設乎？先就第一種之關稅而論，既已於前關稅章說明受有條約上極大之限制，保護方法是不能施行了。至第二種之噸稅，是如何？據咸豐八年中英天津條約第二十九條之規定：（上編四卷四頁）

「英國商船……一百五十噸以上，每噸納鈔銀四錢，……一百五十五噸及一百五十噸以

下，每噸納鈔銀一錢，……自是日起，以四個月爲期。」

據此條以觀，每年外船所納噸稅，每噸只限於十二錢或三錢，算是極輕微之課稅，毫無保護色彩之可言，我們如欲就此加重課稅已受有條約之限制，所以第二種之方法又無施行之餘地了。最後內地貿易稅之方法又是如何？原來我國之內地稅，可分爲兩種：一爲釐金，一爲沿岸貿易稅，前者係內地與內地或內地與通商口岸間之貨物移動課稅是的，由中英天津條約第二十八條之規定，凡外人貨物之出入於我內地，只上子口稅，（關稅之半）即可遍運天下。所以他們縱然用航行內河之外國船運送，我們已不能對之特別課稅。至後者之性質，如用機械式之輪船裝載我國土貨，由一商埠運往其他商埠時，皆應課沿岸貿易稅，此純屬於內地稅，我照理當然不受外部何等之限制，苟我於此時施以保護之手段，對於由外輪裝載之土貨加以課稅，則我國之土貨勢必盡爲我國輪船裝運，亦未始非促進我國航業發達之一道。然而令人不可思議的！此項權力公然在起初是由我國不知此之爲重，甘願放棄，其後則由我以條約受其束縛，我們對於此項，又無施行保護方法之餘地了。我們不能不一說的，卽我國當時官吏之太缺乏經濟常識一事，因此項權利，最初喪失之對手國，既非奸猾如英，强横如俄，乃係一種無力甚之丹麥國，不曉得我們爲什麼原故以此項權利許他呢？我國同丹墨訂條約係在同

拾二年，其第四十四條：（上編七卷二十一頁）

「一丹墨商民沿海議定通商各口，載運土貨。約準出口先納正稅值百抽五，復進他口，再納半稅。（值百抽二・五）」

據此條以觀，凡我國之土產貨物，如欲輸出時，則照海關所定之出口稅辦理。但不辦出口貨，如僅運至我國之通商口岸，則納二・五成稅銀，是純爲內地稅性質之沿岸貿易稅。已由此條約束縛無遺。由是，我國遂不能任意課裝載土貨運往他口之外國船以重稅。其結果，我國船隻與外國船隻，純立於平等地位，不能受政府何等之保護機會，而在外船，則與此迥異，一方面既由其政府與以特別之保衞，已比我國船隻占優勝地位，而在他方面，他們以受條約上之保護，由我又不能施之以劣於我國船隻之差別待遇，於是他們所取水脚運費，遂非常便易，我國航業，遂蒙其大大之壓迫。

由是觀之，我國之航業保護政策與獨占權利，均以受外國條約之束縛，不得達其目的。此外僅剩一獎勵制度。甚麼叫獎勵制度？即由政府給與各輪船公司一定之造船補助金與常年營業金之謂也。但在我國通通沒有，而在外國，則每年皆由其政府，給與航行於我國之各輪船公司，以極大之補助金。兩兩比較，相形見絀！在民國九年，由交通部所發表之航海條例，照其第三條，固有獎勵金之規定，但此

僅限於遠洋航海，始有領收此項金之權利，且又名至而實不惠，雖有實等於無。然則我們據以上各種情形觀察，我國航業已受有重重之束縛，毫無發展餘力，將來航業之不易發達，固可預言，即在現今之各輪公司，亦有岌岌不保之勢，例如招商局之各股東數年未得分紅，已成周知之事實，政記公司且因去歲軍事大遭損失，而以倒閉聞矣，方藉政府借款維持，成否尚不可必，至其他之小輪船公司之倒壞者，幾報不絕書，嗚呼！我國之航業，可以概見矣！

以上我國航業失敗之理論既明，我們猶須引用統計材料以資印證。否則尚不能云爲精確之論斷，茲列我國之沿岸內河中外輪船勢力比較表。

中國部			外國部		
公司名	隻數	噸數	公司名	隻數	噸數
招商局	三五	三四•六八三	怡和	五二	五八•八四七
開平鑛局	六	六•〇四二	太古	四七	六〇•四九五
寧紹公司	五	四•九四一	日清	十二	二五•八〇七

政記公司	五	四・〇九七	美最時	六	六・七九〇
其他	八	四・九四七	祥臣洋行	四	二・四八三
			南滿州鐵路公司	一一	二・七八一
			平安公司	一	—
合計	五九	五四・七一〇		一三一	一五七・二〇三
中外百分比	四五	三五		一〇〇	一〇〇

按上表所列，係就我國最大輪船公司之大條船隻調查所得，至其他尚有無數之小輪公司，且歷年均有增加，不及備舉，從略。

由這樣看來，我國航業，如與外船比較，從隻數而論，僅爲其百分之四五；從噸數而論，僅爲其百分之三五。是我國之航業供給市場已由外人占去二分之一以上。有前所說之二種大失敗原因當然生此種結果！由此種統計材料之證明，我們更可以信外人之壓迫我航業爲千眞萬眞！我國航業今後發達之可能性，是很少很少的！

（三）我國航業與資本帝國主義之關係　由統計所示之數字結果，我國航業在我國民經濟上，確是非常之危險，我們就可以明白了。但是這失敗的原因是在什麼地方？就是由受國際條約所致。但是這條約不是平地可以生得出來的，乃是我同各國履行契約雙方合意之形式而締結的。他們的動機，究竟為什麼？何苦苦要迫我締這個條約呢？這個原故無他，就是為維持其資本帝國主義之存在同發達。因為這資本主義我已於前說過，是以膨脹其資本為生命的，設如這膨脹作用一停止時，他就有破壞之憂。而救之之道，就只有嚮向外發展。換言之，即向外國市場之獲得與投資地之獲得二種。市場如到手時，則可銷納其過剩之貨物，與買進其必要之原料品，而復生產式遂可得無限之循環。投資地如獲得時，則可吐出其過剩之資本，而為各種事業之投資。其結果，雙方皆可達到膨脹資本之目的。然這航業對於市場投資，均有重大之關係，因為這航業對於現在之資本主義的經濟組織，特生二個重要之現象。

(1)調節資本家之過剩供給，與不足之需要，而助長其發展。

(2)增大資本家之收入，而造成資本之膨脹。

先就第一種而論，航業本是一對外貿易最重要之運輸機關，而對外貿易，即是為工業資本，商業

資本附利資本之根源。因爲這擴張複生產如不能吐出其製造過多之貨物，運入其缺乏之原料物時，則其循環式實不得其繼續，而工業資本商業資本卽不能擴張膨脹，而資本主義卽呈破壞之勢。然這航業，卽以大量運輸爲特質，對於其過剩之貨物，則能爲之運出海外市場以調節之，對於其所缺乏之原料品，則能爲之從海外市場運回以補充之，於是資本家之供給需要，遂得由航業而調劑，而資本遂得繼續其膨脹。

但是此係航業以外之各資本家之受賜於航業的地方；其對於航業所得之利益，可云爲間接的。而航業資本家自身所受於航業之利益，尤爲重大且爲直接，此係屬於上所舉第二種之現象。因爲航業卽爲投資之一種，換言之，此實爲資本吐出之一個手段。而凡屬於航行所經之地，卽爲其投資地。不論海洋，不論內河沿岸，都可同以此看待的。航業資本家一次如向此投下資本，造成船隻，開始航行時，則因此年年遂得產生一種最豐潤之收入，此種收入，如從資本家之本身而論，卽爲其個人所得之利益，如從一國之資本家而論，則爲他們階級資本之膨脹，這豈不是航業對於資本家之資本有增大其收入，造成其膨脹之功效？一國之資本家既受此大利益，而國家之租稅之收入，大利賴之。所以近代國家之保護其航業，不論國內海外，都是非常注重。有必要時，訴之兵力而不惜的資本帝國主義之對於

航業，有密接之關係，我們由此就明白了。

雖然，資本家階級固依航業得享大利益了，而海外之弱國，因此就受有大影響。試以我國而論。我國航業因此就被其侵略無餘，我們各國商埠，由他們這一種航業，就變成爲調節他們供給需要之一種工具，我們沿海內河，由他們不斷的運轉，就變成他們投下資本之一個最理想的投資地，他們的資本就因此得無限之膨脹了。於是他們的貨物愈暢銷，我們國民經濟愈被榨取！他們航業愈發達，我們的航業卽愈被其壓迫！愈減少其收入！其結果，我國民就年年的闇窮！游民愈多！他們成了有產階級！而我國民，遂降於無產階級之地位！

（四）今後對於我國航業之補救方法　航業失敗之原因，由上文看來，我們是已經明白了，卽一爲專有權之喪失，一爲保護權之受限制。而爲此二項之根本原動力，卽是一資本帝國主義之侵略。在今日資本帝國主義侵略最盛之時，而謀航業之補救，其方法總不外從兩方面着手，卽

（1）積極的謀內部之整頓

（2）消極的排除外部諸種之障礙

先從第一之方法而論，航業失敗的原因，我們已於上說明，固然是大部分出於外國資本帝國主

義之侵略，而由於內部組織之不善，以至於失敗的，亦屬不少。大概有三種可得而論的：其一卽保險業之不發達。其二卽國家法律保護之不能實行。其三卽航業公司自身組織之不良。茲分述之：

保險業對於近代工商業之發達，實與有大力，而尤以水上保險對於航業之關係，尤爲重大。因爲航業係水上之一種運輸事務，常有種種不測之危險相伴，例如風暴、火災、水災、險灘暗礁等，如無一種保險之制度以維持之，必至一蹶卽不可復振。所以現今各國之航業，無不爲水上之保險，卽是基於這個原故。而在我國之各種保險，不但未呈發達，並且尙未萌芽。所以在各種輪船，如一旦遭逢不測，則必歎求償無門，而該航業公司卽將崩壞。如我們要致力於航業之振興，則保險業之提倡創設，實有刻不容緩之勢。

其次我國以法律之不良，各種工商業，無不受其大害，固不僅限於航業爲然。然就航業論航業，與法律實有密切之關係。因爲航業既多爲公司之組織，當然容易發生種種之法律關係，如無適當之公司律以保護之，則經理者之舞弊，遂在所不免，而各股東之受損失，必至索償無從。此爲理論上不得不然。而在我國情形尤有迥異，連年內亂不休，凡輪船之因軍事而被徵發者，不知凡幾，乃徵發又不名一錢，因此我國之輪船，實受重大之損失。然外輪之航行於我國，則與此相反，如遇兵亂發生，我不敢往之

時他敢往，我休業之時他營業。不啻爲淵驅魚，爲叢驅雀，無怪去歲討賄戰爭，政記公司以失敗聞，而日清公司以八十餘萬盈餘稱矣。是我國軍閥之行爲，又與對於外國船加以保護，對於本國船加以摧折有何異乎？此種倒行逆施之手段，要在我國才能見着。此雖是由軍閥之專恣，而要由我法律保護力之失效。然此猶可諉爲外來之壓力，而我國法律之本身亦有問題。試觀我國之司法界，慢說各處法院未得成立，嘗受軍人行政官之兼理，就假算能達獨立目的，亦無非以舞弊過日子，有金錢有勢力的就打贏官司，無錢無勢的就算晦氣，那一回眞正照律判斷的？所以我國關於工商業，雖有公司律之保護，而工商業實際何曾受其保護之益？航業公司更不待說了，此爲我國航業不易發達內部之一大原因。然則我們如爲我國航業發興計，實不可不以全國民一致協力，而促完備之法律出現，並以監督其實行。

至關於內部之公司本身組織，有二大缺點可說的：其一爲數多小公司之對峙，資本既極其缺乏，營業又素乏經驗，根基可云薄弱之至。且相互間又嘗爲無益之競爭，不作聯合之組織。因之一旦如與外國大航業公司相遇，卽不免時遭壓迫而形崩壞。其二卽公司組織之方法不良，致大多數之公司，嘗爲少數辦事人員所操縱，而生舞弊虧吞情事。所以我們如欲爲發展我國之航業計，第一不可不提倡各小輪船公司爲大規模之合同，庶資本得以雄厚，營業費得以減輕，據與外人一爲競爭。第二不可不

組織良善之公司，務使董事得盡監督之責，經理得盡經營之任，俾虧空舞弊之惡風一掃，此爲積極整頓內部方法之概要。

我們再進而論第二種之方法，第二種方法與一種大相逈異因爲第一種爲對內問題，而第二種則爲對外問題。對外問題第一應取之手段，即挽回已喪失之航業專有權，而禁止外船之入口。第二應取之手段，即挽回航業保護權，而對外船加以課稅，此即爲排除外部障礙最良之方法。但此談何容易？他們既爲資本帝國主義之侵略，則必有其政府爲之保護，豈肯輕易即讓我們收回之理？無已，惟訴之於外交手段與武力。顧武力爲我國今日事實上萬辦不到，而外交又豈可徒託空言即能生效？此二法既辦不到，將奈何？抑惟坐以待其宰割乎？否，此決非我所願！此決非我四萬萬同胞所願！然則爲我們最後之一法，只有靠四萬萬人一致團結，拿定利害關係，作改約之運動！凡對於我施行保護航業政策有衝突之條約即要求改訂！苟有反對我者，我國人即奮起而共抗之！苟如是則我國航業，或有發達之希望也！

乙 鐵路

我國航業的情形，大概略具於是，現在我們應該進而討論我國之鐵路。論起這鐵路，在交通位置上，其關係之重大，也不亞於航業，有時且駕航業而上之，這是什麼原故呢？這是因鐵路有鐵路之特質，所以在討論我國鐵路問題之先，應該把這鐵路性質說一說。

第一節　鐵路之特性

（一）鐵路之統一性　鐵路之特質，有四種可說的，我們先就第一種而論。我們如欲使交通機關之能力得其發揮，第一須使各交通機關互相聯絡，互相扶助，而爲統一之活動。因爲我們人類決不是僅以一地方一國家之交通機關完全聯絡爲滿足，是要使各國之交通機關相爲聯絡，而爲國際之統一，才得滿足的。但這鐵路，在各種交通機關中，卽具有特別之統一性，我們試列於左。

（子）技術上之統一　我們如欲鐵路收最大之效果，則不可不納一國之鐵路於極有規則之整齊劃一之建築形式中。因爲鐵路之特質，第一須全體聯絡，如人身之血管一樣，一車輛可以通行全國路線，一路綫可以代表全國軌道之廣幅，才算我們之理想。然此非以鐵路作通盤計畫不爲功，顧爲就通盤計畫之要點，卽在於要求技術的統一之建築。具體言之，卽鋼軌須取一定之模範尺寸，幹綫與幹

線，幹線與支綫，須能自由聯絡；而鐵路之效果於是乎益著，此在技術上鐵路具有特質之一。

(2)所有權之統一　鐵路之所有權，如任私人專有之時，則在一般利用上，實生不少障害。因爲鐵路自有其獨占性，如任私人獨自把持，則其結果必致把持者藉此居奇專利，課公衆以極昂之使用費，而交通反因此不得發達。所以現今國家，原則上都是收鐵路爲國有，用杜此種流弊之出現，此從鐵路所有權上觀察得鐵路，具有統一特質之二。

(3)經營之統一　鐵路經營之統一，是怎樣的呢？即對於鐵路事務，須立一種有系統有組織之計畫，而行營業是的。具體的說，即發車着車時間表之編造，事務員服務之一般規定等，須出以嶄然不紊之組織，才可達交通便利之目的。此種營業，如統一後，不但交通有其利益，即其他資本，亦可大大得其節約，交通事故，因此得其減少，時間實可免去無益之消費，間接社會上國民經濟上獲的利益，實不淺鮮，此在營業上鐵路有統一性之三。

(4)車費之統一　鐵路本來有生產之鐵路與消費之鐵路兩種，前者屬於經濟範圍，後者屬於國防範圍。通常前者車費概屬便易，後者車費概屬昂貴。如蔑視此種情形，而出於統一車價之規定，固甚不合，然如由國家通盤打算，而調和其利害，使經濟鉄路與國防鐵路損益相補，則車費之統一的規

定，從全體而論，亦未嘗不可能的。果能如此經濟，則不特在國內各種貨物與乘客之聯絡運輸移乘容易，即國際之交通亦因之便利不少。不特鐵路與鐵路之聯絡容易，即與其他之交通機關，如輪船、郵務、電信等，比車費未統一前，更生密切之關係。所以現在各國關於鐵路之車費，大概都傾於統一之規定，此從車費上觀察鐵路有統一性之四。

（二）鐵路之公共性　什麼叫鐵路公共性？即鐵路具有應該供我們一般人使用之性質是，而有此性質之原故在什麼地方？可從二面觀察

（1）因鐵路為國家與個人生存上不可缺乏之手段，並在政治、軍事、經濟、社會各方面，具有重大之任務。

（2）從鐵路之性質而論，實有公開其設備，集約其經營之必要。

鐵路既具有此兩種特質，則利用此機關之人，必日見增加，而成效必愈昭著，決非任二三私人所得擅有，非讓一般公衆利用不可。但此在理論上為然，而在實際上，因鐵路具有獨占性質，極易為私人營利壟斷，其弊之所極，必至使一般人蒙其害。所以在這個時候之國家，不問其歸於何人所有，務以一種強制手段，而禁止私人獨占，並命其移作一般之運輸使用，俾發揮其公共特性。

（三）鐵路之資本集中性與其固定性　資本之富於集中固定性實爲近代經濟組織之特徵，固不僅限於鉄路事業而其他工商業亦無不然者。因爲近代式的工商業，常以大市場之生產買賣爲目的，其所經營之工場與商店，都爲極大規模之擴張，其所收入，極博大利，而資本遂不得不呈集中之趨勢。這資本如愈集中時，則投資事業必日趨發達，機械工場之設備，與日俱積，而資本遂愈固定。然而在鐵路尤有特別之情形不同，不能與上同論。蓋從其機關設備之性質而論。有線路之修造，有輸送手段之裝置，有動力發動機之利用。此三者無一不需款鉅萬，苟一次向此投下資本後，則資本都化爲各種工具，極富於固定性，實決不易收回，而換作他種目的之用。此種固定資本如愈多，則鐵路之收入必愈增加，而資本遂爲鉅大之集中，此即鐵路富於固定性與集中性之概略。

（四）鐵路之獨占性　鐵路之富於資本集中固定性我們既明於上，則祇要以鐵路爲專門事業而行經營，則對於其所費之資本，必得相當之利益。然而苟於一條鐵路經過之區域，而爲二條或三條以上之線路敷設，則不特同時使多數之資本爲無益之消費與固定，並且收益力亦因之甚形減少，而利益事業反成折本事業。所以在同一個地方決不可爲二條或三條以上線路之平行建設，只許一條線路通過的一個事情，差不多已成鐵路經營上之一個原則，此即稱爲鐵路獨占性。由此種獨占結

要，勢必生資本勢力之獨占而釀出重大之流弊發生。換言之，卽鐵路如任私人以純粹之營業目的而經營，則對於一國之國民經濟，必生重大之障害。所以國家在這個時候，不能袖手傍觀的，是要負取締之責的，其取締之法，則不外兩種：一積極由國家收回自己經營，不許私人獨占。其二原則上仍許私人所有經營，權消極的設一定之法律以監督取締之，此是因鐵路在技術上經營上均生統一獨占之趨勢，故法律實有取締之必要也。

第二節　國家之鐵路政策與其鐵路

（一）國家對於鐵路應取之手段　鐵路之特性，我們已於前說明了，由是就知道鐵路之能普及與否？實於一國國民之生存發達。有重大之關係，決不可當作一般事業看待。所以我們如欲使其作用盡量發揮，則必尊重其各種之特性，而採助長其作用發揮之方法。於是國家或純粹把此事當作國家事業，而採自身經營之國有政策，或原則上，縱不由國家自當其任，而亦必採對國家爲能生同一效果之手段。但以此之故，在現今國情上，必然發生兩種問題：一爲極端反對國有而主張民有鐵路之一派，此實家源於亞丹司密士等之經濟自由主義，卽凡屬於經濟範圍內之事業，都應歸私人經營，國家

決不可與以干涉所謂國人自由權之絕對主張派是的。其二則與此相反，而爲極端主張國有派，此派係發源於馬克斯之社會主義派，以爲凡國家生產事業，都應歸國家管理，至由此生產所得結果，則應照社會各階級之勞動能率而行分配，決不可任私人壟斷一切。而鐵路尤富於獨占性，更非收歸國有，使國家經營辦理不爲功，此爲絕對否認個人自由派之所主張。以上二說，皆不免各走極端，因爲果如第一派之所主張，則不過僅以促美國第二脫拉斯階級之出現，而造成在社會上貧富二大階級之對峙，在今日國家，誠爲不取。至如第二說之主張，以凡百事業，都應收歸國有，徵以我國今日之經濟狀態，實難驟表贊同。因果如此主張，則在我國，不過多增官僚政客以數多舞弊營私之好機會，於國民則非徒無利，而反有害。我們平心而論，鐵路既為一國政治、經濟、軍事、文化之重要機關，自然與國家有重要之關係，故國家之出而干涉取締，亦屬國家爲生存發達計，有不得已之勢存在。只爲我們非商權不可的，都國家之干涉，應至如何程度爲止之一事，依我們所見，應以左列範圍爲宜。

(1)因鐵路既以獨占爲其特徵，故國家不論其爲何人所有，應對此獨占地位加以保護。惟因獨占關係，將致社會生不良之現象，國家則不可不嚴重取締之。

(2)鐵路既以運輸爲特質，大有不可一日中斷之勢，所以國家應設一定之強制運輸條例

以保持其繼續之狀態，規定標準運費（如距離一哩運費若干等）以福公衆。制定特種義務運送以利國家。（如遇非常事故運兵等）然此種規定，均應出以合法之手續，不得由行政官權以命令取締。

（3）關於鐵路之設計建築與經營，應由國家設一定之統一規程，以資遵守。

（4）國家對於鐵路交通應設警察而取締之。

以上爲國家對於鐵路應干涉之程度說明，現在應進而討論鐵路國有民有政策之得失。

（二）鐵路國有民有政策之得失觀　鐵路國有政策之施行，實爲滿清崩亡之導火綫，故從我國而論鐵路之國有與民有，其關係當更重於他國，惟鉄路既爲我國生存發達之所關，則鐵路之修築，實爲必然之勢，而修築之方法，總不出國有民有二途，則國有民有政策孰得孰失之討論，其可一日緩乎？

（1）從鐵路之分布與普及而爲觀察之時　先從民有而論，如鐵路屬於民有之時，則最有利益之鐵路，必首先被其興築，而利益不厚之鐵路，則概有舍而不顧之勢。其結果，必至一國鐵路之分布，完全不能普及，此爲民有之缺點。然鐵路如屬於國有，則與此相反，而最爲所汲汲者，實在於規畫一國鐵

路交通網之完成，務使普及於全國，至路綫利益輕重之計較，又爲其第二之目的也，能爲鐵路國有之優點，願民有亦未嘗不有其補救方法，此方法爲何？即照政府一定之計畫，而使其建築，則斯弊可免。以上係就一般原則而言。而國有有時亦未見其能爲統一之計畫，如財政狀態不良，或偏於地方之感情，或過傾於政治、軍事之時，其所得結果，實與民營無異。是二者皆瑕瑜互見，究應採取何種？則惟因地制宜，不可執一。然此係就生產鐵路而言矣，若國防鐵路之建設，無論如何，皆應由國家之建設，蓋國家方有此目的，有其負擔能力。至私人，則不足以語此也。

加之，凡鐵路之普及與延長，如爲民有時，則常因金融市場之變動，而受重大之影響，即金融如在好況時代，民營鐵路常以極大之勢而進行，反之，如在不況之時，則鐵路之建設，即形中止，所以民有之鐵路經營，常爲間斷的，中止的。然在鐵路國有則不然，鐵路之建設基金，常有一定之財政收入以爲支出，初不依金融市場之如何變動而受影響，所以鐵路國有，其事業常爲繼續的，進行的。

（2）從鐵路經費來源之難易而爲觀察之時　凡鐵路之經營與建設，皆需款甚鉅。所以凡爲鐵路之企業者，無論其爲國家與人民，其第一之着手點，即在於此項資本之籌措。先從民間而論，凡企業團本身籌出相當款外，則只有向他人爲現金之借入，或爲股票之發行。其在國家如於歲入之資金

內無有剩餘時，亦不可不從民間貸入資金，共借入之形式，概由發行公債募集，是從此點而論國家與人民，凡資金之籌集，無一不取諸於民間。不但於內有其相同之現象而已，即有時因內國籌款不利，而仰給外債，國家與人民亦無一不向外人經借貸之形式而輸入其資本。是從此點而論，二者亦有共通性之存在也。然而一究其為借貸之生命的信用關係，則二者實有天淵之別也，何也？因凡公債之募集，不分乎內外，而為應募者最所注意的，即為將來確實的償還力之有無，與擔保品之可靠與否之條件。而國家之償還力，當然較私人為確實可靠，其所提供之擔保品，往往較私人所提出者優越。所以凡關於鐵路之建設與經營，國家的借債信用，都比私人厚的。國家信用既比私人特厚，則資金之來源，私人決不可與國家同日而語，而鐵路國有民有之優劣，亦於此可以決定。但是此亦非無例外者，如在財政紊亂之國家，屢失信用於內外之政府，似國家之資金募集，又不若較有信用之私人募集之易也。

（3）從工事費與營業費而為觀察之時　在主張民有者，總不外說鐵路如歸民間建設時，則工事之迅速建造，經費之經濟，實無以過之。但在實際上，決未必然，因鐵路縱屬民有，亦無非以股份公司之形式經營，與個人企業實大異其趣，如從工事監督、經費支出諸點而論，其職務常由所用諸職員代行，與國家之任用官吏辦理實無以異，有時股份公司之中飽濫費等弊，且較國家有過之無不及，故從

此點而論國有民有之優劣，無爲不當。

至關於營業費，或者又大倡其官營不經濟說以闡其主張民有之論旨。但鐵路如果屬於民有，則其建築必無一定之計畫，凡有資本者，都可從事修造。其結果，必生無數小支線之平行與對峙，不但收入因之減少，即營業亦將蒙重大之損失。

（4）從運費之高低而爲比較之時　在主張民有者之論調謂：『民有鐵路爲一種競爭性質，惟其競爭，最易使鐵路運費低下，此即爲民有鐵路社會所受之利益。』而在主張國有者則謂：『國家必非以營利爲目的，故其運費必甚低廉云云。』總之此兩說皆不免爲一種皮相觀察，因爲鐵路甚富於獨占性質，如屬於民營，縱有時惹起競爭，未幾即至於協商合同，而成立其獨占價格。其因競爭所低減之運費，決非可以長久繼續的，此爲主張民有者之缺點。至主張國有者，其說亦未見得當，因爲在現今國家，無一不以鐵路爲收入之大宗，用備財政之困窮，作維持改良鐵路之用，如運費過於輕微，則不特國家財政受其影響，即鐵路之交通運轉，亦將不能繼續其進行也，所以二說，皆可云未得其正鵠。然而我們如從社會之見地以觀，不論國有民有，凡課於國民之運費，務宜從廉，不可過高。如在民有時，國家則宜制定標準運費以限定之。如在國有時，國家則應極力使運費趨於低廉。至運費須如何方可低廉

之一問題，以我所見國家如能全體統一經營，則見利自厚，所謂多中取盈，運費自較私人經營易於低廉也。

以上爲國有民有優劣之大概，從政策而論，似以國有爲優。至對於私人之經營，國家宜制定一定之鐵路條例，由國家之特許，在國家監督之下，於國家所定國有線之外而使其建造經營，果如是，合公私之力而興築一國之鐵路，當事半功倍也。

第三節　我國鐵路

鐵路之特質既明，請論我國之鐵路。我國鐵路一個問題，異常複雜，我們如要去研究他，好像是一部廿二史，不知從何處說起。因爲第一我國鐵路曾爲萬國之競爭物，層層國際關係，掛一漏萬，在所不免。然而交通之關係於國計民生，已如上所述，而鐵路又爲交通機關中最重要之部分。所以我們爲國家計，爲社會計，不因其難而縮足，自當有慎重討論之必要。由是種種問題當然浮起於腦海之中。其最顯著而爲我們最欲知道的，即我國鐵路到底是怎樣一個情形？此其一。其次我國鐵路是人人皆知很失敗於外人的，但在條約上究竟是怎樣失敗的？此其二。又其次我國鐵路到現在負債情形與營業之

情形是怎樣的？此其三。再其次，外國人為甚麼要求爭奪我國之鐵路？此其四。最後我們對於我國已失敗之鐵路，須如何補救，未失敗之鐵路，須如何主張，此其五。既有此五個問題，起於觀念中，我們當然有別成專款討論之必要，茲分析如下。

（一）我國鐵路之史的觀察

（二）我國鐵路契約之性質

（三）我國鐵路之營業狀況及負債之情形

（四）我國鐵路與國際資本帝國主義之關係

（五）今後我國人對於鐵路應取之方略

（六）美國學者波頓氏論鐵路與世界大戰

第一款　我國鐵路之史的觀察

我國從秦漢以來，所受專制政體之流毒已至其極。其結果，我全國同胞，無不蟠伏於此種魔力之下而討生活，而我炎黃遺胄固有之良風美俗，遂被其摧殘殆盡。有清一代，以其為異種關係，更從事於

民氣之勃發，以期保其長久入宰中夏之目的。不料西力東漸，列強之拓地植民怒潮，風靡世界，又有資本帝國主義從而推波助瀾，於是國權喪失，醜惡劇逐次開演於我老大國之內，而尤以鐵路一項為競爭之中心點。因為鐵路不但直接為列強分銷貨物擴張資本之利器，並且間接為侵略領土軍事植民之重要手段。凡欲行資本帝國主義之侵略者，無不以獲得此為前提，由此種激烈競爭結果，列強遂各在我國據有一部分之鐵路，而由鐵路經過區域關係，列強遂有所謂勢力範圍（The Sphere of Influence）之劃定，即主張凡為彼等所關係鐵路之經過區域，即為彼等之勢力範圍，他人不得侵入，我們嘗呼他們此一種競爭情形，為利權之戰爭（The battle of Concession）從來各國在我國之外交重心，常在於鐵路政策，也就是為這個原故。茲對於我國之鐵路從史的觀察，分為四期。

第一期，鐵路建設之妨害時代。自一八六三年至一八九四年，約三十年間。

第二期，利權獲得競爭時代。自一八九五年至一九〇五年，約十年間。

第三期，利權回收時代。自一九〇六年至一九一一年，約五年間。

第四期，利權獲得競爭復活時代，自一九一一年至現在，約十四年間。

第一期鐵路建設妨害時代　我國在前清時代，狗抱閉關主義，一般人民智識，幼稚已極，其對於

鐵路之觀念，尤爲奇特。不但不知其對於國家社會有大功效，並且常當作一個不祥之物而仇視之。所以在初期之鐵路建設，因國民反對而停工者不知凡幾！最初在我國開鐵路建設之第一聲的，即爲一八六三年之住上海英美商人二十七行。他們曾聯名向當時之江蘇巡撫李鴻章請求興築上海蘇州間之鐵路，卒被拒絕。其次有鐵路建設之計畫而建議於北京政府的，實爲英人史帝芬氏。（Sir Macdonald Stephenson） 他曾爲印度鐵路建設有殊勳者，然終不見用。自史氏之計畫失敗後，外人在我國之鐵路建設熱毫不以此稍挫。後不數年上海英商又有向我當道請求上海吳淞間鐵路之建設，同時並成立吳淞道路公司。（Woosung Road Co） 然以經濟支絀，僅着手於土地之買收，其他事業概未進行。此爲一八六五年事。其後二年，復由英商怡和洋行（Jardine Matheson） 繼續其事，而有二呎六吋軌幅輕便鐵路建設之計畫。翌年六月英人莫里遜氏（Cabrieal James Morison） 遂由英運至鐵路所用材料，並攜有技師一行抵上海，以二萬八千磅經費，從月之二十日動工興築。由是工事進行甚速，迄次年二月十四日止，已成有數哩之一段，而行駛機關車（Pioneers）此爲我國鐵路史上，火車第一回之運轉。

該路全線工程，漸於是年六月竣工，七月一日行開通式，而正式營業，我國領土內最初之有鐵路

分布，當推本線為嚆矢。惟彼時以我國海禁未開，人民排外心殊形激烈，對於外人之在我國敷設鐵路，當然更形憤慨，終以八月三日在路線上之發生火車轢殺人事件，民氣激昂，遂由中央政府命其中止營業，並向英使交涉，由我以二十八萬銀兩贖回，舉鐵路上所有一切之鋼軌器具，運之台灣，投諸基隆海中，其汽罐則投之於長江，以平民怨，該事件算告一結束，保守國民之性質，於此可見一斑。

然而鐵路建設之氣勢，決不以是中止，於一八八〇年北京唐山遂有廣軌鐵路之建設，於次年六月九日由盧克機關車（Rocket of China）之製造成功，在我國地方，初次見火車之運轉。因在一八七八年李合肥由江蘇遷直督時，曾與當時之招商局總辦唐廷樞協同創立開平鑛務局，而從事於唐山煤鑛之開採，惟以運輸之不便，而從技師長巴賴氏（R. R. Burentt）之建議，聘英人肯德氏（C. W. Kinder）為技師，使興築唐山胥各庄間之鐵路，以便運搬採出之煤鑛，此即唐山鐵路之起源。該路在我國鐵路史上，為最古之鐵路，該機關車且被命名為中國盧克，現尚陳設於交通博物館中。自是以後，肯德氏遂大為李鴻章所重用，而有開平鐵路公司之設立，并買收上述之既成鐵路，而開辦盧台間之延長工事，從這個時候起，我國民遂漸次認識鐵路之真正價值，然在政府確認其建設之必要的，實起於一八八四年之中法戰爭，因我國政府彼時極欲運輸軍隊於安南之東京，惟以阻於交

通，不能實現。於是始知鐵路之爲不可少，而有督促開辦鐵路之上諭發布。遂於一八八七年改開平公司爲中國鐵路公司，募集外資百萬兩，由英之匯豐銀行一手辦理，此爲我國鐵路借款之嚆矢。由蘆台延長工事至於昌黎，肯德氏實爲其技師長，其他距山海關僅三十九哩，無何而中日戰爭起。

以上係就我國第一期之鐵路一爲觀察者；總之在第一期之特色，我國人之對鐵路觀，是憎惡的！排斥的！而外國人之在本期，對於我國鐵路不過僅教促我之修造，尚未有何種路權獲得之要求，所以關於鐵路之競爭，在第一期還未現於表面。

第二期鐵路利權獲得競爭時代　凡世界鐵路，大概皆歸其國民自身建築，純爲內部問題，不因鐵路而惹起外交之糾紛，殆屬罕見。而在我國則不然，歷來所建設之鐵，故不是歸外國直接管理，就是歸他們監督。欲於我國求純與外國無關係之鐵路，殆不可得，此就是我國鐵路特別帶有國際政治色彩的原故。因爲一國如在政治上、經濟上，均爲列強角逐地時，則鐵路實爲彼等第一之競爭目的物，而因此遂生出勢力範圍之劃割；其在我國亦不異是例。然其起端實發生於本期之初，至本期末而達其極。

慨自中日戰爭後，各國遂乘我之積弱，而大逞其野心，於我國。適日人向我有遼東半島割讓之要

求俄國佯助我聯絡德法以抗日，致釀出三國干涉交還遼東半島之一事。其後俄國向我索償，由當時之駐華公使加西尼，（Count Cassini）慫恿我國李鴻章以參加俄皇加冕式為名，赴莫斯科祕密的有所謂中俄加西尼條約之締結。此條約之要點，即在於由我國承認俄國所建設之西比利亞鐵路，以直接通過我領土黑龍江一帶之權，外人在我國之能建設鐵路，實以此為發端，該線即所謂中東鐵路是的。

其所以俄國謀奪該地路權，亦自有大故存在。因為俄國自克里米亞戰爭失敗後，有志於遠東久矣，既建設海參威為軍港，以便其東洋艦隊集中，復興築貫通歐亞之西比利亞大鐵路以便其軍事之輸送，惟以我國北滿領土向東北極為突出，俄國如欲其鐵路之終點達於海參威，自非使其路線蜿蜒向東北為大迂迴之轉折不可。然果如是建設，經濟上所受之損失極為不貲，惟自加西尼條約成立後，此問題遂得解決，由俄領之貝加爾經我滿洲里，可以一直線達於海參威，此為一八九六年間事。

其次法國對於我之侵略，亦不讓於俄國。法國本來是一個帝國主義之國家，其最初在東亞之拓植，是全靠其傳道師為嚮導，安南亡國，即由受其傳道師皮里約氏（Bishop Pignaux Bretaine）之煽動，終致法國勢力之侵入。其後安南人排法事起，法將李比爾（Henri. Rivieere）出兵討之，時

安南尙爲我之屬藩，當然由我向之抗議，而法國不理，遂見中法之衝突。是役歸我敗北，於是有中法新約之締結，（上編五卷十三頁）其第七條卽爲法人欲在我國發展鐵路之一種規定，其文之大意如下：「如我國有修築鐵路時，當請託法人與築。」質言之，此條實不外法人欲延長其已成之越南鐵路於我雲南或廣西之一種用意，奈之何我國彼時當局之懵懵！其後果於一八九五年，復有中法協約之締結，（上編五卷五十頁）其第五條卽明載有：「安南之鐵路如經中法之協商，則可接續於我國內。」此顯爲實行前條約所規定之一步驟，然此都爲關於鐵路一種抽象之規定，而爲具體之規定的實爲一八九七年由法國之印度支那總督杜麥爾（Doumer）與我訂立承辦龍州南寧間安南雲南間二線約契之，此實爲法國在我國獲得鐵路之權利發端。

法俄二國之經營我國鐵路，既是如其亟，英國素以侵略著名，又豈容落於人後？當然向我有路權獲得之要索。試一略述其經過：原來英國在世界既以經濟稱霸，而在我國又以商業占其勢力，於一八二四年由南京條約而有香港之割取，五口通商口岸之開放，是在東部已得壟斷揚子江流域一帶。不但在水路方面而已，卽在陸地，以印度歸其併吞，緬甸爲其席卷，遂進而窺我滇藏，而有緬甸鐵路之規劃。兩借款關係，而有京奉鐵路管理權與建築權之獲得。由鐵路之經營，而有二公司之成立，其一爲北

京綏公司（Peking Syndicate）其二為中英公司（The British and Chinese Corporation）嘗活躍於長江下流之一帶。然以向我要求過酷，實際尚無何等之獲得。不圖於是時比利時銀公司竟以蘆漢鐵路之建設權獲得聞矣。英國大驚，國論騰沸，而彼時之駐華公司麥克唐氏（Sir Claude Macdonard）亦極力抗議，迫我以毀約。然以契約已成，英國之目的終未得達。為甚麼英國這樣驚愕？因比利時銀公司後面有俄法二國之潛勢力存在，而蘆漢鐵路又為我國中部之重要幹線，實有中斷英國揚子江流域之勢，故英國不得不出於力爭。此項問題交涉結果，英國遂以利益均沾主旨，向我提出五路鐵路歸其承辦之要求，那五路？

（1）天津鎮江線

（2）由山西河南線為銀公司採鑛運搬用

（3）九龍廣東線

（4）浦口信陽線

（5）滬杭線

此外滬寧線與京奉線未列入，因已由我許與之故。

英國既向我提出此項要求後，由彼時之巴夫督（Balfour）內閣總理大臣，訓令麥克唐氏謂，「此項要求如見拒絕，卽認對英爲含有敵意，可取自由運動云云。」而彼時我國政府，亦見英國艦隊，向我沿海集中，遂屈服而與以全部承認。然各國在我國鐵路之爭奪，决非由此就可終了，於一八九八年，又由匯豐銀行借款二百二十萬磅於京奉鐵路，而實際握有其管理權。惟以該路線之經過區域爲奉天，與我國在北方所劃定之勢力範圍不無影響，故惹起俄國强硬之抗議。其後有二國談判結果，約定長城以北爲俄國之勢力，揚子江流域，爲英國之勢力，各不相犯。

繼英俄之協約而起的，卽爲英德二國關於津鎭鐵路（後爲津浦）之協約。該路久爲二國之紛爭中心點，直至一九〇五年始得協定，以天津山東間之北段，歸德承修，由山東到鎭江之南段，歸英國承修，該事件算告一結束。

德國同我生關係的，實屬於近代之事，最其顯著的，卽一八九七年我之國山東土民殺其傳教師一事。德自戰勝法後，野心勃勃，久欲思一逞於我國而未得間。自山東之事起，卽以爲千載一時之機不可縱，近遂有海軍占我膠州灣之舉。本件交涉結果，由我許與青島之租借權，並膠濟鐵路之建築權。德國自獲得此鐵路建築權後，遂於一九〇四年，完竣其工事，與俄國之滿洲鐵路，法國之滇越鐵路相對

立，爲外國在我國所修之國際鐵道。

以上各國在我國第二期向我得利權之大概，其間有比利時投資公司之存在，爲我們不可不一注意的。原來比利時係一永久中立國家，對於其他任何國家，決不至於侵略，也是人人很相信的。所以我國亦樂得與之生借款關係。不謂該公司竟平和其名而侵略其實，對於我國之利權獲得，逐處皆禍心包藏。這個原故無他，因爲該公司不是純粹由比國之資本家所組成，其中實擁有俄法大部分資本存在。質言之，該公司不過爲俄法二國之一傀儡，常受其頤使以爲行動。誠如一部批評家所說：「比利時不足怕，可怕的實一比利時公司。」該語可稱恰切。俄法既擁有此傀儡之公司，於是暗中贊助，使向我活動。蓋非如是不足以免英德之反對，而祛我國之疑惑，所謂避名得實，一舉兩得，其斯之謂。該公司係以比國之中國鐵路研究會，中國電車公司，比利時協會三者聯合組織而成。最初由其活動而獲得京漢鐵路之建築權，已如前所述。其次於一九〇〇年，復向中美啓興公司（The American China Development Co）買收得我國粵漢鐵路之股票，而掌握其營業權。又其後於一九〇三年，復有汴洛線借公權之獲得，此卽該銀公司，在我國獲得鐵鐵利權之大概。

此外我們應把美國關係一說，原來美國最初同我沒有甚麼國際關係可說的。因爲在歐洲各國，

早在十六七世紀，同我有通商互市之舉，而在美國遲至十八世紀，始與我發生關係。其開中美交際第一之端的，當數一七八四年中國號船（Empress of China）之我國訪問。其後於一八四四年，由加新（Cabelb Cushing）條約之締結，中美二國始發生正式之國際交涉。邇來二國間之關係，逐漸趨密切。茲中日戰後，各國在我國爲各種權利之競爭，殊形激烈。獨美國方有事於美西戰爭，不遑西顧，故對我國國際諸問題，常取旁觀態度。然自菲律賓獲得以來，美國對於我國，亦深加注意。一八九九年冬十二月，其國之國務總理赫氏（John Hay），遂向英俄等國關於我之工商業，有門戶開放機會均等之提議（Open door or epual Opportunity or the Commerce and Industry in China）同時並發表其宣言書於世界，對於我國實極端表示其親善，殊有足多者。然一面對於我入國華工，又極力排斥，此豈美人之二三其德哉？毋亦由資本帝國主義之特質使然，對內則惟恐其不能獨占，對分他人之物，則偏欲其均沾耳。

至對於我國鐵路利權獲得活動，在本期內鮮有成功，其略可記載的，實向京漢鐵路之投資，然以比利時公司之侵入而失敗。其後關於粵漢鐵路，又由我與美有借款契約之訂立，即於一八九八年四月，由我國彼時之駐美公司伍廷芳與勃來斯氏（Calvin Brice）所組織之中美啓興公司訂立

建築粵漢鐵路合同，翌年由巴爾遜氏（Barsons）測定路線，於一九〇〇年，更訂立追加條約開工在卽。以無端受比利時銀公司之侵入，在美國市場而買收其股票，美國之路權獲得運動，又功虧於一簣。惟粵漢鐵路雖見奪於比利時公司，而以彼時我國民之愛國運動殊形激烈，終由我國出資收回。此爲本期內各國在我國爭奪鐵路之概略。茲將本期內，我國喪失鐵路利權列表於左。

(一)屬於外人直接投資經營的

名稱	所屬國	距離	資本	獲得年月	備考
中東	俄	一・五四四哩	六六・二三九・八〇〇磅	一八九六	其後割四三七哩與日爲南滿鐵路
膠濟	德	二七七	二・七〇〇・〇〇〇	一八九八	於一九二三年已由我收回
滇越	法	二九三	六・二八〇・〇〇〇	一八九五	
九龍	英	二二	不明	一八九八	九龍租界內
合計		二・一三五	七五・二一九・八〇〇		

(二)屬於借款興築的

名稱	所屬國	距離	資本	獲得年	備考
京漢	比利時	八二七哩	五•〇〇〇•〇〇〇磅	一八九七	於一九〇〇年由我國籌款收回
汴洛	比利時	一一五	一•〇〇〇•〇〇〇	一九〇二	
正太	俄國	一五一	一•六〇〇•〇〇〇	一八九八	
京奉	英國	六六一	二•三〇〇•〇〇〇	一八九八	
道清	英國	九四	七〇〇•〇〇〇	一八九八	
滬甯	英國	二二〇	二•二〇〇•〇〇〇	一八九八	
粵漢	美國	八〇三	八•〇〇〇•〇〇〇	一八九八	全部未成僅由廣東到三水支線告竣
合計		二•八七一	二〇•八〇〇•〇〇〇		

綜以上第二期之情形觀察，外人在我國獲得直接經營之鐵路利權，距離約達二千英哩有零，資

本將達七千餘萬磅借款關係之鐵路權利距離約達二千八百餘哩，借款額實二千萬磅以上在本期內外人之侵略實令人可驚可怖的！質言之此實資本帝國主義在我國侵略最猛烈之時代！

第三期鐵路利權回收時代　本期大概由日俄戰爭起，以至滿清覆亡作一段落。我國各種國權之喪失實以中日戰後為甚，然因此遂惹起我國民之排外運動，紅燈教事件特不過此風潮之一種表現，並手段之錯誤為可歎耳日本戰勝俄國結果，更引起我國人愛國運動，而現之於事實的，實甚重要。換言之，即於前期所失之權利，由我收回者有之，由我改正者有之，實不得不使列強所持領土分割政策，一變而為經濟侵略政策，此種運動嘗稱為利權回收。（The Sovereign Right Compaign）而鐵路利權之回收，實為此運動之一重要事件，茲略述其經過。在前期我國權利損失最大的，第一當數英國福公司之獲得我山西全省採礦權一事，然於本期之初即得漸次收回。其後以一九〇五年之道清鐵路粵漢鐵路之收回為始，其他之京漢鐵路之管理權，及膠沂鐵路之建設權，皆得次第收回，此係就已失之利權而得收回者。至在本期內之矯正歷來對外鐵路借款條約之失敗，並開後來訂結新條約之端，猶有足多處。因從前由我國所許與外國之鐵路、礦山諸權利，概為無條件之承諾，故各國於鐵路，則不但獲有其管理，並直接有其營業權，於礦山則得其採掘經營權。然一至本期，自國民之對外

爲極激烈之抵抗運動，於是我國對於鐵路借款，遂得一洗舞時之弊病，而爲有利益之締結，換言之，即凡爲借款築路之條約締結時，其實權務保留於我，俾我有自主之管理權經營權，雖許與以鑛山鐵路作担保而不傷，雖有採買材料聘用技師須限於該國人爲條件而無害，例如津浦鐵路契約，即是本期內對外交涉之一最有利的。

要之在本期內，我國不但消極的主張權利之回收，並積極的提倡各種工商業之經營，而特設郵傳部，（今之交通部）使之專當國有鐵路經營之任。於一九〇三年由政府制定鐵路章程發布，並禁止以鐵路爲抵押而借款，彼時之商辦公司可數的，即滬杭甬鐵路各司、川鐵漢路公司、粵漢鐵路公司等。然除潮汕鐵路之私人經營，與京張鐵路之國家建築成功外，其他之鐵路，皆以一部分人之舞弊肥私，致破壞而不可收拾。川漢鐵路是其最著的，由今思之，實不能不令人痛恨於當時把持路政諸人也！茲將本期內借款築路列表於左。

名稱	所屬國	距離	借款額	備考
津浦	英德	六八六哩	八•〇〇〇•〇〇〇磅	

川粵漢	英美德法	一•一〇〇	六•〇〇〇•〇〇〇	
九廣	英	八九	一•五〇〇•〇〇〇	本線有三十二哩係通過英租地九龍歸英經營
滬杭	英	二〇五	一•五〇〇•〇〇〇	本線本爲我國自築後以收歸有故仍受借款契約支配
京漢	日英法	八二七	五•〇〇〇•〇〇〇	本線本爲比國代我建築後由我借款贖還故而轉與三國爲借款關係
吉長	日	七九	二一•五〇〇	本線不是本期內許與的是由日人承繼俄人權利讓渡的
新奉	日	三七	二二•〇〇〇	本線爲京奉線之一段初爲日款建築後由京奉鐵路借款償還
合計		三•〇二三	二二•〇四三•五〇〇	

據上表看來，我國鐵路利權，在本期內爲外人直接經營鐵路，除九龍二十二哩一段外，其他一條，都不存在。然此已於中日戰後，十年，即由我許與英國，並非發生於本期的。至關於借款鐵路，距離達三千哩有奇；借款額雖爲二千二百餘萬磅，好像是在本期內鐵路利權損失亦甚重大，然一考其實，大概

屬於本期諸鐵路無一不是在前期卽已由我許與外人，延至於本期始得興工者，如津浦滬杭京漢等，皆是其例，而在本期內可云爲新許與外人的，則僅有吉會新奉川粵漢三條，然前二線係爲日人承繼俄之在我滿州之權利，根於日俄協定始發生的，不可視爲本期路權之損失，而後者則爲根於前期許與美國粵漢鐵路契約，不過僅增川漢路線之一部，總之從本期全體而論，謂爲路權之挽回時代，誰曰不宜。

以上爲我國鐵路第三期之大概情形，現在我們在本期有關於我國經濟非常重大不可不一說的，卽各國資本家之投資至本期漸釀成一新趨向之事，經濟上關於供給有兩個重要問題，卽競爭與獨占是的。如在一市場之販賣，而爲競爭的，則物價必常傾於低廉方面，與此一反，如在一市場而販賣爲獨占的，則其價格必趨於騰貴。我國之鐵路沿革，如綜合二期三期以觀，實有以上所說之兩種趨勢，卽各國在我國爲外資供給者，我國爲需要者，其在第二期，因各國正高唱其領土分割政策，實行其勢力範圍之設定，而屬於該勢力範圍之鐵路投資事業，皆爲其國之獨占，他國不得侵入而行競爭，惟其獨占，由我所提供之借款代價，極其高貴，故在本期內所損失之鐵路利權，亦甚重大，例如道清滬寧京奉皆是其例，然此情形至三期而一變，因在本期內，各國所設定之勢力範圍，漸形錯綜，大有交相侵蝕

之勢，故鐵路之借款，亦漸由獨占而成爲競爭，惟其競爭，遂使需要者之我國，在鐵路借款契約上，實受重大之利益，津浦鐵路借款契約，即是其一例，此爲二期與三期經濟上之特徵，然而在本期末，此種情勢復呈變更，大有由競爭而轉爲獨占之勢，惟此種獨占非如前期所說之一國獨占，乃由數國資本家聯合而成國際之獨占，蓋不如是，實不足以免彼等同行競爭之損失，而杜我國之得利，然造成此種傾向之動機，實始於川漢粵鐵路借款之交涉，國際借款團關係我國政治經濟非常重大，故我們有略述其起因之必要。

川粵漢鐵路，係由英美德法四國資本家借款承辦，其草約之訂立，實起於前清張之洞之督鄂，其正式契約之締結，則爲滿清末年之郵傳部，此實開在我國國際資本團聯合之先聲。本線分爲川漢線粵漢線二條，粵漢線最初本爲美國啓興公司承辦，其後以失敗於比利時銀公司而歸我國買收，其買收係由我國共付與三百七十五萬美金，以償其廣州三水間開辦之工事費，惟此項經費我當時以苦於籌措，遂由彼時之兩廣總督岑西林氏，向香港英官廳借入百十萬磅英金開銷的。因是英國遂由我國取得一種之交換利益如下：「即南部諸省，如以後有興辦路礦時，必先商詢於英國。」去了美國又來了一英國，與合俗話說的：「前門拒虎，後門進狼。」粵漢鐵路既以借款贖回，其後移歸商辦，又因鄂

辦經費之無着，而感借款之必要。於是由彼時鄂督張之洞，照前約先向香港英官廳提議，借款百五十萬磅。殊英當局提出條件，苛刻異常，張氏大憤，轉謀於德。適以彼時德人久欲在我國侵蝕英國長江流域之勢力，遂以極便易之條件，允貸三百萬磅英金於我，由德華銀行負責辦理一切。英國聞此耗，遂大驚，迫我以毀約，法國亦嘗以德人之在我國發展為慮，而與英國取一致行動，由是此二問題之解決，遂不在我，而為英法德三國間之問題矣。三國之競爭方酣，美突以最初之關係為辭，亦要求加入，而本事件遂由三國而成四國爭奪之的。我國當局懼此問題之愈糾紛矣，遂為調和計，新加入川漢路線以利平均，定名為川粵漢路借款，由英美德法共同分擔，出資建設，本問題遂得告一解決。借款總額為六百萬磅，係我國郵傳部與英之匯豐、法之匯理、德之德華、美之銀行團四國銀行財團，於一九十三年，訂立正式契約，此實為各國在我國國際資本家結合之嚆矢。

三期之鐵路情形既明於上，我們似乎可以說本期為我國經濟恢復之時代，然亦不無例外者，此例外為何？卽日人之在南滿鐵路發展一事。其關係於我國重大無比，我們實有討論之必要。原來日本之占有南滿鐵路，論其實，非由我國在本期而喪失，乃日本由戰勝俄，根據於日俄協約，承繼俄人在前期內取得於我的。其所取得之路線有三：一為南滿鐵路本線，二為安奉路線，三為吉長路線。於是日

人之在南滿勢力，有如旭日昇天之勢，駸駸乎莫可與京，而滿州全部之鐵路系統，遂由此分爲三矣。一爲俄國之北滿鐵路，二爲日本之南滿鐵路，三爲我國之京奉鐵路，常互相呈競爭狀態，而尤以日本之勢力爲最大，對於他國之勢方，時加以排斥，有名之滿州鐵路合同問題（A Joint American—Ja-panese Ownership and working of the South Manchurian Railway）及滿州鐵路中立問題（Manchurian Neutralization Scheme）胥起於本期的，然卒以日俄之反對，歸於消滅。滿州鐵路合同問題，係美國鐵路大王哈里蒙（E. H. Harriman）所提倡，其計畫即以南滿鐵路由日美共同經濟是的。日本起初亦嘗贊成之，遂於一九〇五年十月，而有桂太郎與哈氏訂立合辦草約之舉。本來日本之表示贊成，初非其本心，徒以日俄戰後，庫空如洗，不得已而有利用外資築路之舉。假約既成，哈氏攜之以歸。詎出發未三日，日本忽翻前議，宣告該契約爲無效，而合辦問題，因以不聞。究其廢棄之理由，則以藉口於爲日俄媾和全權代表，小村壽太郎之反對；謂此爲有抵觸於日俄議和之波池瑪斯條約。而按其實此項問題取消之原動力，則非小村；而爲日本之軍閥官僚，圖南滿權利之獨占，以作進侵我國之基礎。乃又雅不欲因此傷及美國之感情，於是造爲種種言語，謂由我國不歡迎有以致之，希圖責任轉嫁，其作僞心勞日拙之醜態，殊堪令人噴飯。後卒由我國學者孟頓氏（Mon

gton. Chih. Hsu）於所著中國的鐵路一書中，揭破其奸，可謂痛快。

至滿州鐵路中立問題，係由美國國務總理羅克（Knox）所主張，其提案如左：

（1）凡在滿州一切之既成鐵路，由中國買收，而置於永久中立之地位，使歸國際管理。

（2）從錦州至齊齊哈爾達愛暉之未成路線，使歸國際資本團建設。

（3）凡關於既成鐵路之買收，及錦暉未成線之建設所需之經費，由各國資本團供給。

然本提案均以日俄之反對而作罷，此亦本期內有注意價値之事。

第四期利權獲得競爭復活時代　從革命起，到歐戰發生止，此傾向是最顯著的。惟自歐戰後，各國均創痍未復，在我國尙未有何等關於鐵路之行動，故略不論。在本期內使列强競爭復活之最大原因，實爲我國之國有政策，該項政策，係於一九一一年，由滿淸以上諭發布，而促其實現的，則當歸之盛宣懷之外債主義。因在亡淸，財政已達山窮水盡之境，則欲以國家資本，修築鐵路，無異痴人說夢，所以盛氏有借款築路之主張，然不意因此竟釀成淸室覆亡之導火線。民國成立，袁氏執政，不忘情於異己之誅鋤，嘗思政權之久假，遂承襲亡淸之故智，而有鐵路國有政策之斷行，欲於數年內，使全國鐵路縱橫交錯，以期其武力統一之易收速效。無如自民國成立以來，各省之解向中央之款項既停，政府之財

政愈蹙，而鐵路之建築，仍不能不如盛氏所主張而出之以借外債。苟借外債，一則所以融通借款，而流用於政費以濟財政之急，二則可以貫徹鐵路國有政策之目的，而便其軍事之運輸。因是在本期內外債，遂爲大批之流入，而有債臺高築之歎！惟爲我們所注意的，凡爲之屬僚者，無不因此腰纏纍纍，遂造成我國一種財閥之出現，由他們與外國資本家狼狽爲奸，而斷送我國權者，不知幾許？試以當時之情形而論，只要有款，不擇條件，於是鐵路之借款，遂無日不見於報章，此種政策，稱爲當局者之肥私政策，亦未嘗不可。因爲當事者每爲一次借款，卽有一次政費之流用，回扣之飽吞。袁氏時代，固不論也，其後段氏執政之新交通系安福系曹氏時代之府派那一個不是這樣呢？計從民國元年到現在，許與外人之鐵路，距離則達九千餘哩，借款額則達八千餘萬磅，能不令人咋舌。這豈不是內國之軍閥官僚之勾結外國資本家以侵蝕國民嗎？玆一述借款在本期內特別發達之原因。

（甲）一般原因

（1）因我國之內亂，使各國侵略之野心復燃，致重演如第二期鐵路分割之序幕。

（2）因第二次革命之平定，袁氏直接間接受外人之援助不少，故對於外人之要求，不能假以便宜，以作酬庸之具。

(3)因四國財團之對政治經濟諸借款過於獨占專橫，自使我國不得不取牽制政策，而圖與其他之財團接洽其結果遂見比利時銀公司之大活動，而使四國財團放棄其經濟獨占權。由是借款之角逐，愈爲競爭激烈。

(乙)特別原因

(1)袁氏執政後，爲圖人氣之一新，而爲鐵路建設之提倡，並爲速成計，而有借款之必要。

(2)鐵路借款，如得爲大批之借入，則對於困乏財政之維持，官吏之肥私，俱有多大之便益。

以上爲本期之大概情形，茲將本期內許與外國之鐵路利權列表於左：

名稱	所屬國	距離	借款額	結約年次	通過地	備考
隴海	比	一·二九六哩	10·000·000磅	一九一二	由甘肅蘭州經陝西接汴洛線達海州	已繳四百萬磅
同成	比	九六〇	10·000·000	一九一三	四川成都達西安大同間	先付一百萬磅
對大	俄	三五〇	額未定	一九一三	哈爾濱黑龍江間	先付五萬磅
欽渝	法	一·四三〇	14·000·000	一九一四	由廣東欽州到雲南成都	先付十二萬八千磅

南京	英	八	七五·〇〇〇	一九一四		已付完
浦信	英	三五〇	三·〇〇〇·〇〇〇	一九一三	浦口信陽州間	先付二十萬磅
沙興	英	七六〇	一〇·〇〇〇·〇〇〇	一九一四	沙市義興間常德長沙間	先付五萬磅
甯湘	英	七一四	八·〇〇〇·〇〇〇	一九一四	南京南昌萍鄉間	先付五萬磅
滇緬	英	六〇〇	五·〇〇〇·〇〇〇	一九一四	緬甸雲南間	
滿蒙四道	日	(一)一一一(二)一二〇(三)二〇〇(四)不明	總額未定	一九一六	1 熱河至洮南 2 長春至洮南 3 吉林至開原 4 熱洮至海邊	本線正式契約尚未成立
吉會	日	二七五	仝右	一九一二	吉林會甯間	本線在清末即許與日人但至民國始成立契約
濟順高徐	日	(一)一六九(二)二四〇	仝右	一九一六	濟南順德間徐州高州間	華會後已歸國際資本團承辦
滬杭甬	英美	二〇五	二·一〇〇·〇〇〇	一九一三	上海杭州甯波間	初本爲自修後在袁氏時收歸國有而仍與英美生借款關係

株欽周襄	美	(一)八〇〇 (二)三〇〇	總額未定	一九一六	湖南株州廣東欽州間河南周家口襄陽間	先付五十萬美金
合計		九・一八一	八七・七三五・〇〇〇			

由上表我們可得數個之重要觀念，卽第一在本期內可云爲純屬間接投資之鐵路，而屬於外人之直接投資鐵路，是一條都沒有。第二本期之鐵路，其距離之長與借款之鉅，俱較前數期有超過之勢，這個原故無他，卽是不外表示在本期內列國之侵略主義愈呈露骨。第三在本期內除隴海鐵路中之一部——汴洛線，及南京之沿城鐵路屬於已成，及滬杭線收自民間外，其他槪屬未成線路，不過僅由承辦國，先交若干保證金以作定遽而已，其後以歐戰發生無形停頓，以至今日。

第二款　我國鐵路契約之性質

我國鐵路史的發達，大概已如上述，爲我們第二步應研究的問題，卽一鐵路契約。因爲我國一部鐵路史的失敗，也在這上面，各國資本主義的侵略的情形，也在這上面。本來鐵路契約之締結，在各國不過是一種經濟上之合意行爲，而在我國則大異其趣，凡關於鐵路條約之締結，無不帶有政治上之

色彩。不但是因借款而間接得我之鐵路干涉監督權，與其他之經濟特權，並且常以種種手段，而攫取我之鐵路所有經營權，今就各種條約而爲綜合分析之觀察。

（一）綜合觀察　我國鐵路可分爲二種，一爲外國在我國直接投資鐵路，二爲間接投資鐵路，茲先就前者一爲說明。

（1）直接投資鐵路之一般性質　各國在我國所有之直接投資鐵路，大概歸各國之政府所有，或由其政府所指定之公司中有，由我國政府於一定期間內，許與建築、經營、收入、管理諸權。此種鐵路之來源，大半由外國以軍事之目的而獲得的，表面上雖可看爲我國之鐵路，而實質上實與屬於他國之物無異。因爲凡政治上、經濟上、運輸上，均無我國容喙之餘地。俄國革命前之中東鐵路、及日本之南滿鐵路、法之滇越鐵路及歐戰前德所中之膠濟鐵路是屬於此類的。南滿中東鐵路之沿路附屬地之行政權，幾爲日俄二國侵蝕殆盡。至滇越膠濟鐵路，法德二國雖無上所述之行政權，而實爲其領土或租借地之延長線。如一朝有事，難保不爲運輸軍隊之用。故此種鐵路，實爲一種領土侵略之變相，對於我國之關係，極爲重大，其契約之條件、可從管理期限、利權範圍二方面觀察。

此種鐵路之管理期限，照契約上規定，雖不無大同小異，而概括可說的，卽一定期間內歸於外人

所有，決非是永久繼續其所有權，此與割讓者有其區別。而關於期間有兩種之規定不同，其一卽經過一定期間後，我國方有買收權，其二卽由此再經過一定期間後，由我國無償可以收回。舉例以說明之，如中東鐵路從全開通之日起算三十六個年後，我國可以贖回，八十年後無償贖回是的，其他均可用此說明。

至利權範圍，實與勢力範圍有密接之關係。如外國在我國一旦有此鐵路，則對於該地實成一種之特別勢力，對於該地之政治經濟，實占利益不小。計此種鐵路。除日本之南滿線法之滇越線外，其他之中東鐵路，俄國以革命而放棄其特權，迄今尙爲我國所經營管理，將來我對俄正式交涉時，此問題可望解決。而德國在山東所有之膠濟鐵路，歐戰開始日人藉參加協約國戰爭爲名，將我靑島及膠濟鐵路從懷中奪去。華會後，彼以迫於世界大勢，仍歸還於我，每年由我付與一定之鐵路估價金，此就是外人在我國直接投資鐵路契約之概觀。

（2）間接投資鐵路之一般性質　此項鐵路，爲我鐵路之重要部分，亦實爲各國競爭最激烈之部分，大概皆由外資而成的，而屬於未建設之部分、尙占大多數，我國以受契約限制，將來非賴外資不可。其契約之條件雖有種種之不同，而綜合其共通之點觀之，則有七種。

一定年限內鐵路事業之管理。

二鐵路建築工事之承受。

三技師長會計主任之任用。

四鐵路上必要材料供給之優先權。

五借款之九五九〇等之回扣，及利息，手數料，及紅利等之享有。

六嘗有以鐵路全財產作借款擔保品之規定，如經一定期間後，我國無力償還時，則歸債權者之押收。

七借款有一定償還期限。

以上七款，同時包容在一種契約內，未嘗無之，而通常概不過有其中之數款。如同時一齊包容，則與上所說之直接投資鐵路殆無以異。先就借款償還期間而論，其期間固有長短之差，但是以從二十年到五十年爲最普通的。至借款償還之保證，除上說以鐵路全財產作担保外，有時並以國家之收入爲担保。

又就鐵路之管理權而論，在津浦鐵路借款未成立以前，凡關於借款築路一切營業管理權，皆爲

外人技師長所擔有。然自津浦借款成立後，由我國政府握其管理權，而技師長則須受支配於由我所任命之督辦。

外債之實收數與額面所定數，通常爲九五九〇，甚至於有八五之差。換言之，即由我收款時，只收九五或八五等，但將來須以一百賞還也。其利息率大爲年利五分。此外尚有應付承辦銀行千分之二分半手數料報之規定。而此項利息如鐵路在建築中時，從借款中而爲支付，如營業開設時，則從營業收入中而爲支拂，鐵路縱有得不償失時，亦歸我政府之負担，毫與投資者無與。然我國鐵路之成績，除京奉京漢京張以外，收入皆不甚好。所以我國每年對於此項借款利息之支付，負担亦極重大。

鐵路材料供給優先權之規定，在我國鐵路契約上，本無此項明文。因我國鐵路契約，概取競爭買賣主義，即無論何國之材料，如其品質價格對於我最有利時，我即採買之。然而此種規定，久已成爲具文，各國皆以供給自國之材料爲鐵路獲得之一重要目的，而我之鐵路材料採買，大有受其壟斷之勢。並且在契約上，常因材料之購買，而有價格五分內外之報酬，此亦不失爲求得材料供給之一原因。

此種契約中，爲我們最大損失的，即於借款未償還時期內，我們對於借款者，常負有一定之報酬義務，即於每年鐵路所收入之純利中，除去償還借款利息外，尚應從其餘利中每年抽出二成作爲報

關。然自津浦鐵路借款後，一變此形式而由我一次共給與若干金以代此報酬費。

要之以上諸條約均有一共通之特徵，此特徵是甚麼？即是無論何種均帶有一資本帝國主義之侵略，表面上雖爲我國政府與各國之一私人或一私團體所結之契約，而實質上與該國所結之正式契約無異，均含有種種强制性質。如關於此約有交涉發生，無不由該國政府爲之後援，此種條約締結結果，當然爲我之大損失。問我國當局何也忍心做這樣事情？有一種原因可以爲此之答覆，其一爲無經濟常識弄出來的，其二雖明知此種妨害，而無奈爲利慾所迫，要圖吃回扣弄出來的。

(二)分析觀察　現在我們再將我國各種鐵路契約一爲分析的觀察，先就直接投資鐵路而論。

(1)屬於直接投資的　直接投資鐵路，已如上所述有中東、膠濟、南滿、滇越四綫，茲先從中東鐵路一看。

(a)中東鐵路契約之特質　中東鐵路，就是在前清時候，由我國許與俄國經修的，其路綫係由我國之滿州里以入黑龍江而達於綏棻河九百二十里間之鐵路。此外又有由哈爾濱到寬城子間之一百四十里支綫。其後我國膠州灣租借之事起，俄國乘勢復向我獲得旅順大連之租借；並以同一

於中東鐵路之條約而向我取得哈爾濱旅順大連間之鐵路支線建設權，此段後割讓之於日本，即稱爲南滿鐵路，中東鐵路自俄國革命後形勢遂一大變，即由我國補入多年缺額之鐵路總裁位置，於一九二〇年三月，以該路職工之罷業，由我國收回其警察權。然實際上爲我收回的，實則由同年之東三省管理追加條約，此約係由我交通部與華俄道勝銀行間所締結的。自去年我國承認蘇俄政府後，此問題遂爲我國同蘇俄政府二國間之協商問題，故正當之解決，尚須有待於後日。惟此鐵路，實爲帝國主義極盛時之產物，我們不可不一觀其契約之條件。計此項條約共由十二項而成，其中之重要條項如下。（下編三卷二十二頁）

（一）俄國鐵路公司有經營滿州鑛山及工商業權。（第六款）

（二）俄國有以鐵路運輸軍隊之權（第八款）

（三）出入於滿州各貨物之關稅，只限於取現行海關稅率三分之一，而出入於內地之貨物則須照上定之減稅貨物折算而取子口半稅。（第十款）

（四）我國雖有任命正總裁之權利，而其實大權概歸於俄人副總裁之手。

（五）俄國有該鐵路附近行政權。（第六款）

據以上五條以觀，第一項純為露骨之侵略經濟侵略。第二為領土擴張之侵略，第三項為經濟侵略之一變形。第四項亦為圖鐵路權之獨占。第五項為政治之侵略。

（b）膠濟鐵路契約之特質　關於膠濟鐵路條約，我國可分成二期來看：第一期為我國同德國關係。第二期為我國同日本關係。茲先就第一期而論，本路係為從青島到濟南二百四十五哩間之鐵路，於一八九七年十一月，由我國許與德國經修，最初之路線本為二：即一為膠濟鐵路，二為膠沂鐵路。膠沂路線後為我收回，前者契約之要點如左：（下編三卷九頁）

（一）德國在沿路附近三十哩有採礦及經營工商業權。（中德膠澳租界條約二端四款）

（上編七卷十一頁）

（二）對於鐵路之買收期間，及期間滿後之無報酬償還等，均未如中東滇越二鐵路契約之有明文規定，僅設有二十年後得商議買收之一項。（第二十八款）

（三）沿鐵路一帶，無運輸軍隊及行政權。（第十七款）

據上三項看來，經濟之侵略則與中東南滿鐵路等，而政治軍事之侵略，則不著前者之甚。本線由德國所創立之鐵路公司，於一八九九年起工，一九〇四年竣工。無何歐戰忽起，日本以參戰為名，乘勢

出兵占領其向我租借之青島及本鐵路。由是本路遂由德人而入於日人之手。此種無理之侵略，我國人豈能忍受？果也華情大譁！其反對之激烈，前此殆無其比，所謂有名之山東問題，卽由是而起。一九二一年華盛頓會議開後，本鐵路遂由我國提出會議而求解決，其後以英美之調停，日人之讓步，本鐵路遂由日人交還於我，其交還之契約如左。

（一）山東路線完全歸於我有。

（二）由我國政府以十五年之定期國庫證券交附於日本，以作本路線賠償金之擔保，五年後可以現金收回。

（三）本鐵路由我國任命督辦管理一切。

（四）在我國未收回國庫證券之前，日本人得爲車務總監。其他之職員，於必要時，得聘傭日人。此外則全部採用我國人充當。

（五）自契約之日起二年半後，我國人得爲車務副總監，如於五年後以現金回收國庫證券，我國人得接任車務總監之職。

（C）滇越鐵路契約之特質　本線係由屬於法國之安南鐵路之北部老開驛起，延長至於我

雲南省城二百八十九哩間之一鐵路，爲三國干涉日人交還遼東半島我對法之報酬，由法國公司承辦建築，起工於一九〇四年，成於同十年三月，本鐵路之條款要項如左。以(下編三卷三十六頁)

(一) 俄國除供給土地之外，無何種之義務。(章程首段)

(二) 本線竣工後如認爲有便益之時，二國間得協商建築與本線相連絡之支線。(十一條)

(三) 鐵路建築經營所用一切材料之免稅。(第二十二條)

(四) 如與他國發生戰爭，本鐵路不能維持中立時，我國得任意管理運輸之。(二十四條)

(五) 本鐵路契約自調印之日起八十年後，我對於竣成之鐵路，得出代價買回。惟此代價可以鐵路八十年間之收入作抵，如足時，可無償收回。(三十四條)

以上第一條，一方雖明言我國除供給土地以外無義務，他方即不外表示我國無干涉之權利。加之土地爲國家成立之要素，國家而至供給土地與外人，即不啻無形之割讓，國權之損失在本項內實爲重大。第二條有留作他日繼續發展之餘地，於此足見外人之陰險狡猾，我國人之無智愚蠢爲可憐！三條仍不外一種經濟之侵略，因爲稅關爲資本主義之商工業式侵略之阻害大敵，故不能不出以明

文制限，以便在我國之鐵路營業，易形發達。第四條是一項具文，五條係保留我國之土地權以示非永久割讓可比。然強弱國間，有何公理？日本之強我更改安奉鐵路之期間爲九十九年，將來安知其不再見於法人乎？是本條亦爲一種欺人之名詞耳！

日本繼承南滿鐵路之性質　各國在我國之特權鐵路，如中東則以俄國革命而俄人在該路失其勢力，膠濟則以由我國收回而德人之勢力漸除，滇越則以法人方疲於歐戰之餘，喘息不遑，故該路亦未有何等之積極發展。計現在爲我國最大之憂患並爲將來之深憂者，實爲日本在我國東三省一帶之發展，而其發展之根據地，即爲南滿鐵路。南滿鐵路實爲日人承繼俄人之中東鐵路侵略之正系，而爲現在我國資本帝國主義侵略之一結晶體。現在我們實應加以注意之討論。日本之得我南滿鐵路，則不外根據俄國之讓渡，與我國之承認。（中日新訂東三省條約上編九卷十三頁）此讓渡本綫爲大連長春間之四百三十六哩綫，此外有旅順營口之支綫八十六哩，及安奉綫百六十二哩之支綫。本綫於一九〇五年由俄國正式讓與日本承受日本爲圖在滿蒙發展計，遂以該路綫爲根據地而有南滿州鐵路股分公司之組織，此鐵路純爲官辦性質，實無異於英人之印度公司，此公司在該處發展，係根據於中東鐵路加西尼之本約而享有爲其他直接投資鐵路所未有之特權。加西尼契約特質已

在前說明，我們現在試一述該公司之特徵

（一）該路投資權名義上雖有中日合資之規定，而其實純限於日人，其用意不外在經濟之獨占。

（二）該鉄路有若干枝綫及附屬煤坑，如烟台撫順等處之炭坑等。以前大半為私人所有，然在歸日人後，此等路綫煤坑，概為該公司奪去，與沒收私人之財產無異。

（三）該路不論支綫本綫，凡沿路一帶，均有日本軍隊盤踞，為其他鉄路未有之現象。

（四）滿州駐在之日人領事，對於鉄路附近住民當擅有司法行政權。

（五）該公司名義上雖為一營業團體，而其實與行政官廳無異，對於鉄路附近之住民，常代國家而行使課稅權。

（六）該鐵路對於外國貨物與本國貨物之運費，設有差別待遇，即日本之出入於該路之貨物，其運費有極大之折扣，而外貨不蒙其惠。此無非為保護該國資本家，使達滿州一帶市場獨占之目的，於此更證明資本主義之帝國化。

以上所說，為南滿鐵路之大略情形，此外尚應說明的，即日人無理攫取安奉綫之事。原來安奉鐵

路之建設，是起於日俄戰爭，日人爲達其軍事運搬便宜之目的，遂不經我承諾，擅自由朝鮮之安東達我國之奉天，修造了一條軍用鐵路。日俄戰事告終後，竟不經我承認而改爲永久之商用鐵路，我國人曾爲激烈之反對，我們大家都知道安奉鐵路潮即發生於此的。

（2）屬於間接投資的。　直接投資鐵路契約我們已在上面爲分析之觀察了。現在我們要分析的討論關於間接投資鐵路契約之利害關係。本來我國和各國之國際關係，其複雜錯綜，世界殆無其比，而鐵路之借款關係，尤爲此中之最繁雜，最複雜之一種。我們要想取各種條約一一分析研究，非本書紙幅所能盡。好在我國借款鐵路契約，尙有系統可尋，即在第二期爲各國侵略我國之時代。因之在本期內所結之鐵路借款條約，經濟上實受莫大之損失。所以凡在本期內所結之鐵路契約，表面上雖有大同小異，其實可當作一樣看的。然其代表之條約，第一當推京奉借款合同。我們只要就該合同詳爲了解，則其他鐵路條約均可迎刃而解。其次入於第三期，爲我國利權挽回時代，因之在本期內所締結各種鐵路條約，概比前期良好，故經濟上之損失，遠不若前期之甚，而爲本期路約之代表，則首數津浦借款路約，如我們僅就該約以爲研究，即可以概及其他。此約不單是限於本期內，即入於四期之民國時代，此路約亦爲其模範，而供其取法。

此外在我國借款路約中，開一特別之先例的，卽一反前時諸借款之形式，而改爲包工制度。因爲前此諸借款條約之缺點，卽是常含有政治臭味。通常有一鐵路借款出，則由其國所指定之御用資本家與銀行獨占。此種傾向，對於被投資國實生極惡之影響。然在包工制度，則與此異，論其契約則純爲一種私法關係，言其出資之資本家，則爲經濟上之一極營利投資之商人，無所謂鐵路勢力範圍之設定，無何等政治野心之存在。此種契約，對於我可謂有益。沙興鐵路之借款契約，卽爲此項之代表。所以在本節內，我們只就津奉京浦沙興三種契約分析觀察，其他可以槪見類推。

(a) 京奉鐵路借款契約之特質　本鐵路爲我國鐵路史上最古之鐵路，與淞滬鐵路後，此鐵路卽行開始建築，起初本由我國自己經營，先修成之地方，爲天津山海關間。中日戰後其延長線已由豐台及北京附近之馬家堡，後以經濟支絀，遂向英國滙豐銀行借款二百三十萬磅，一以作本線延長於新民屯間之建設費，一以作前此負債償還之用。本路契約係由中英兩國締結於一八九八年十月十日，其要如左。(下編三卷三頁)

(一) 本鐵路及鐵路附近一切財產，均作本鐵路借款擔保。(第三條)

(二) 中國政府，須保證本路債務原利如期償還，如遇至不能履行償還義務時，卽須交付

本鐵路一切附屬財產於債權者。（第四條）

（三）如有借款必要時，在本債務未償清以前，不能以本鐵路作擔保品向他人借款。（第五條）

（四）借款照原約定數，只交九成，如市場不利，可降至八·八成，用以作該公司辦理此項公債一切雜費之用。（第十二條）

（五）本借款未償清以前，鐵路技師長須任用英人充當，其外鐵路上之重要職員，須限於歐州人中採用。此項人員除有不正行為及不能作工等情外，不得自由解僱。但如有以上情事有解僱之必要，亦須與技師長協商行之。（第六條）

（六）由本公司推舉會計人員一名，專司本公司經營出納之事，並監督本公司一切財政。惟應商同督辦大臣，及總技師長辦理。（第六條）

（七）本借款以四十五年為期，從第六年起為開始償還期，以四十個年均分償還，如欲超出定額償還時，須增百分之二十償還，除照本約所定方法償還外，不作他項歸還及移撥之法。（九條十一條）

本契約爲二期之鐵路借款模範代表，其關於經濟損失最大的，當首推鐵路管理權完全操之外人，非我所得過問一事。是本路名義上雖爲我所有，而其實與英人所有無異。本鐵路自由新名屯直達奉天後，遂爲我國北京奉天交通之要道，營業良好，我所失之權利，亦漸由債務得償還後，而得收回。

在本期內之京漢道清正太滬寧粵漢汴洛之借款諸契約，大概皆脫胎於本契約，無特別議論之餘地。惟有幾句話應該說的，則在京奉路約無特別分紅之規定，而在其他路線之契約，則有我國於每年鐵路收益中，須給百分之二十於債權者之一項，（正太行車章程六條滬寧契約十二條等）對於我國經濟損失亦甚重大。此外關於滬甯鐵路之管理權，由英人與我共有之，各派出二名管理員共同管理，而我之二名，一由中央派出，一由蘇省派出，（滬甯契約第六條）至京漢鐵路，已由我國以借款完全贖回，純變爲普通之借款契約性質，管理權當不成爲問題也。

（d）津浦鐵路借款條約之特質　本契約係成立於第三期的，因第三期爲我國利權挽回時代，如粵漢之收回及滬杭甬之回收風潮，實爲此種現象之代表。由是各國在我國利權之獲得，遂不得不一變其性質，以前凡鐵路之建設權獲得，實爲鐵路管理經營權及礦山採掘權之獲得，但自後只有投資權之獲得而不及其他。然而爲本期鐵路之代表，則當數之津浦借款契約。本契約之條件，較占

便宜，雖由英德競爭而不相下所致，而實我國人之愛國運動有以促成之，本契約實為以後一切鐵路借款契約之模範，試舉其要點如次。(下編三卷四十九頁)

(一)借款金額共英金五百萬磅，(英百八十五萬磅 德三百十五萬磅)年利五厘，償還期為三十年，自十一年起，為開始償還期，每年分二十五萬磅償還，如欲於二十年內全體償還，須照每百磅加二磅半之利息償與。(第一第五第六各款)

(二)除由中國政府全數補與二十萬磅外，不得於路成外再有享受分紅之利益。(此係一洗以前諸約中之每年百分之二十紅利給與一項之弊)(第二十款)

(三)本契約之擔保，亦與前異，前時所借款，大概是以鐵路作擔保，至本鐵路則僅以山東南京淮安等處之厘金作擔保。(第九款)

(四)本條為本契約中之最重要條項，即鐵路一切之管理權皆歸之於我。我國鐵路契約，至本約才得與外人立於平等地位，一洗從來鐵路契約所受之損失。至本鐵路工事，分為南北二段，北段歸德國工程師監修，南段歸英國工程師監修，均歸我國之督辦管理。竣工後，則由我國合南北二段為一國有之鐵路，在借款未償還以前，須用歐人

一名爲技師長。(第十七條)

(c) 涉與鐵路包工契約之特質　在我國鐵路借款方法上，開一特例的，即本鐵路契約與美國裕中公司之包工契約二種。本契約的特質在甚麼地方？即是一變從前之政治借款色彩，而採用純粹工事上所盛行之比例契約建設制度。（Percentage contract System）其方法，即由我國政府向外國覓得一資本雄厚富於建築經驗之包工公司，而委託之以建築全權，竣工後，則由我國接收。鐵路之管理全權，固不消說是我所有，而其最重要之地方，即是由此制度，我國政府可任意與歐美各國之資本家交涉，免受以前爲各國政府御用銀行公司等壟斷；此種條約應可稱爲純粹之經濟投資。最先介紹此包工方法的，實爲前大總統孫中山氏。渠在袁氏時代曾任全國鐵路督辦，即與英國寶林公司（Pauling Company）訂立廣東到重慶之鐵路建築契約。孫氏解職後，由袁氏繼續與該公司交涉，改路綫爲涉與，仍適用孫氏所採用之包工方法，本約之特點如左。(國際條約大全未載本項契約)

(一) 本鐵路之性質，是純依契約以建築，凡一切建築事務，均歸該公司承辦。

(二) 我國所任用之督辦，關於鐵路之一切建築計畫及工事監督，須與英人技師協商而

行。

(三)本路竣工後，除應由我國償還其實際用費外，須給以七分之利益，但不論在建築中

竣工後，一切監督管理均歸於我。

(四)本路用款，係以鐵路之全財產作擔保，並由我國政府保證。

(五)一切經費之支出，須經我國之承諾。

我國鐵路條約之利害得失，大概已具於上，今復為詳表，以示其概略。(表另列)

讀上表看來我們得幾個重要觀念。第一是我國從來經手借款諸人是那些人?我們是知道了。由是我生一種聯想的作用，即是經手借款愈多的人，私財必愈富足，盛宣懷是第一名，可以證明此話之不謬。無怪乎入民國以來，效尤者不乏其人，即自今以後，圖謀此者尙大有人!此中原故，不費推敲。第二即投資資本家得的利益之優厚，實出於意想之外，即他們發行價格為九七九五不等，而我們所歸實數，則只為九〇九四不等，此中所差，即為彼等經手銀行公司等所中飽。其他經理借款之手素料購買材料之手素料，我們吃了二分四厘及五分不等之明虧，此外黑暗之中不知受了多少損失至報酬一項，更為損失重大，因為如我們營業損失，則與他們無干，一有賺錢時候，則他們來分紅來了。又採買材料一項，本以投標招買價格便宜品質優良為理想條件，但他們是出產鐵路所需一切材料之資本國家，對於本條，是想獨占，不容放鬆的，就中以英國為最厲害，由是我們就知道凡鐵路借款，名義上雖為從我們向他們借錢，其實不外借他的錢來買他的貨一樣，結局大部分鐵款，仍消費在外國，只剩小部分歸我國勞動者所得，此就是資本主義國家的特點，如此條有讓步時候，他們必取得之於別條，我們試一看上表，即可知道此外投資公司除英之寶林美之裕中外，皆為外國政府之御用銀行及公司，我們是應注意的。至發行價格之有高低，原以我國國際信用為轉移，滬杭九廣之九九一百實為表示我

國際信用最好之時，在稍學經濟者，即可知其中原故。

最後我們應附加一言，即我國鐵路條約，除上表外，尚有數多之續約的借款條約爲本表所略的，不過是此種續約，皆根據於上所列之本約而來。我們如了解以上諸約，此種續約條約之得失，皆可以此類推。

第三款　我國鐵路之營業狀況及負債情形

我國鐵路的情形，大概已如上所述。現在我們第三步應該研究的問題，即是我國鐵路現在的營業的情形是怎麼樣？我國鐵路所負外債情形是怎樣？在討論我國鐵路營業情形之先，我們不可不就我之會計整理情形一述。因爲會計與營業，是有密切關係的，會計如沒有整理，這營業決不會發達。原來我國最初之鐵路，其實爲各國向我國實行侵略而强制建設的，其建設計畫大概皆以己國爲單位而規畫一切。所以由建設國之不同，而其他之技術施設皆隨之相異。英有英國之形式，德有德國之組織。其結果，凡關於鐵路之軌道車輛，無一定之標準模式，其所用之營業報告書記算書等，又無一定之格式，而一年之營業預算決算，當然造不出來，一年之營業成績是怎麼樣的情形？不消說，因此更不得

而知了。及至民國政府成立，始有鐵路整理之規畫。民元二月，有特別會計稽核處之成立。民國三年八月，又見鐵路統一委員會成立。先就全國之鐵路，規定用同一之會計簿記，並着手同一形式機關車與貨車客車之製造。此委員會係網羅鐵路專門家學者而組成的，葉公綽氏實爲此會之委員長，聘有美國之會計學大家亞丹斯博士（Henry. C. Adams）使規畫國有鐵路一切之整理事宜。即國有鐵路資本之計算，建設工事之分類，損益之測定，及財產估價之標準等計畫，皆由彼一手制成。制定後，由我國交通部全部採用。於是從民四年起，即實施於各種鐵路，而我國之交通事業，遂漸脫去以前漫無章法之積弊，而漸歸於整理。由此以還，我國交通部每年皆有鐵路營業之報告，此即稱爲中華國有鐵路之統計。（Statistics of Government Railways in China）由上說來，一九一五年以前，我國鐵路紊亂已極，可稱爲無政府之狀態。然至此以後，我國鐵路，遂漸得一定計畫之確立，決算之報告，而營業基礎亦漸確定。於是每年收入，從五千七百餘萬元增加至八千三百餘萬元，五個年間之增加率至四成四，每年平均爲一成一之增加。如由此比例以預測將來，則實有倍增之可能。茲試從民五年起到民九之營業成績，列表於左。（最近不詳）

	民五年	六年	七年	八年	九年

營業線	營業收入	營業支出	剩餘
五,四二一里	五七,0六三,00二元	三0,二五八,五三三元	二六,八0四,四六九元
五,四四四里	六二,七七0,000元	二八,八四0,000元	三三,九三0,000元
五,四五三里	六三,八七三,七0三元	三0,0四0,五六四元	三三,八三三,一三九元
五,四七五里	七七,六五三,一五三元	三四,三三三,六一五元	四三,三一九,五三七元
五,九八一里	八0,八四七,三九0元	三六,四四0,五四0元	四四,四0六,八五0元

據上表看來，利益之收入，已如前所說爲四成一之增加，而經費之支出，僅不過爲二成八，於此實可以證明收入率之尙稱良善，但是我們現在應請國人有注意之必要的，卽我國鐵路營業雖然有成績之可觀，而無奈借款太多，並且照條約規定，與我們平分二成紅的又是不少，所以就以我國全收入亦不能補償每年應償還借款利息之數，因此每年所生缺額，俱須由國家之補足的，加之近年軍興以來，各收路之收入，不啻爲各軍人之私產，而軍隊之不購票任意扣留車者，又比比皆是，所以我國鐵路，近二三年愈不堪聞，債台更形高築，軍閥之賜於吾民實不少矣！

至我國鐵路負債情形，又不容不說一說，我國的一部鐵路史，原是以借外債作生活的，所以我國鐵路之欠有外債固然是無可疑義，不過是從借款到現在，陸續納已是籌款償還，究竟我國鐵路借有

外債若干?償還若干?尚欠若干?

據最近報告，我們所借鐵路外債，實爲五千四百三十四萬六千九百零九磅，償還數爲九百三十六萬四千零七十七磅，現在尚欠有四千四百七十八萬二千八百三十二磅。如每磅以現在之市價八元合一磅計算實爲中洋三億五千七百七十萬二千六百五十六元。(詳表在投資篇二章鐵路投資節內)

第四款　我國鐵路與資本帝國主義之關係

資本主義之爲帝國化，證之於我國鐵路問題，更爲明白。現在爲我們應起疑問的，卽列强爲甚麼原故特別對我國鐵路更爭得利害?殊不知此卽是爲他們資本主義生存發達有不得已之勢存在。這理由等我慢慢說來：這因鐵路與資本主義關係最大的有二點：一爲生產上所必需之供求問題，二爲過剩資本之吐出收囘之投資問題。先就前者來說，這資本主義是以膨脹爲生命的，如膨脹作用一停止時，這資本主義之生存發達，必將大生障碍。然爲膨脹所必要之手段有三種：卽一爲生產資本之增殖，其公式爲G（錢）——→W（貨）{Pm（貨物材料）/ A（勞動）}——→（新貨）W'——→G'（新金錢）（G本錢十g' 盈利）。一爲商業資本之增殖，其公式爲G（錢）——→W（貨物）——G'（新金錢）（g+g'）。

一爲借貸資本之增殖，其公式爲G（錢）——→G'（[illegible]）（G＋g）等，已於本書總論中詳爲論及。此三種資本中，借貸資本是以借貸生利爲目的，而所希望借出的地方，決不是供他人之浪費使用，是望投之於安全地方，本利都可收回。而最合此目的的，當然是首數借貸之於生產事業與經商事業二種，因爲此兩種都可望有利息之增收。所以這借貸資本，是有賴於生產資本與商業資本之能如意的增殖。但生產資本與商業資本二種中，商業資本之增殖式，本爲生產資本增殖式中之一段分業性質上雖然是獨立營業，而其實是全賴於生產資本的。這樣看來，這三種資本中，名有三種，而其實最有關係的，卽爲一生產資本。如這生產資本得如意之增殖，這二種資本卽隨之而增殖。如生產資本有失其增殖之作用時，其他二種資本，亦不免受大影響。所以我們於鐵路項中，只要明白生產資本與鐵路之關係，其他都可類推的。而這生產資本獨一無二膨脹之方法，就是一擴張複生產，如這擴張複生產式能繼續其循環，則他們卽可以無限膨脹。然擴張複生產式要如何能繼續其循環？則須要其所製出之大量貨物能不斷的吐出，其所需要之原料品，不斷的吸入方行的。而能實地上達此目的的，就是在一以行交換作用爲特徵之市場，（Market）如這市場的範圍愈擴張，他們供給需要力愈大，其結果，資本主義遂愈得生存發達。然而爲這市場擴張之原動力，又是甚麼？卽是交通之發達，運輸之方便。

而現在實能勝任此種任務之機關，當首數航業和鐵路二種。惟此航業之區域，係限於海洋與河川，是受有天然地理之支配，決不能自由擴張，縱有運河之開鑿，然此爲極例外之事。而在鐵路則不然，其分布之路線密度，皆可以用人爲的增加擴張。我們試一看世界各國鐵路之分布狀態，有如蜘蛛網形一般，我們就可以證明此語之不謬了。由是鐵路到了無限延長，無限擴張，這生產事業所需之市場的範圍，遂愈形擴大。其結果生產貨物遂得大量之賣出，所需材料遂得大量之買入，而擴張複生產式遂得爲無限之循環，生產資本於是遂得極端之膨脹，資本主義尙得高度之發達。但此種傾向，不僅限於國內，即對於海外亦是望市場之擴張，交通之發達。不單是希望而已，有時爲確保自己商場計，且進而圖握他人之交通權，航業固是其一，而鐵路實爲攘奪之中心點。而其所以爲攘奪之中心點之原因，即因爲鐵路可以自由修造，不受地理之支配。此雖由鐵路便於投資使然，而其最重要之任務，仍在於利用此機關以達其製造之物便於吐出，原料品之便於買入。此種好例，實可見之於我國，如法人之於滇越鐵路，如見他國有利用此種機關運輸其貨物時，即給以一成之課稅以限制之，又如日本之在南滿鐵路，對於己國貨物之運搬，則特別給以最廉價之待遇，他國貨物之經此線者，則不蒙此惠，此二者形式上手續上雖有不同，而欲因此以驅逐他國貨物，使一個市場歸於己國一國之獨占，則是一樣的。試問

爲甚麼要獨占此市場?豈非是一面圖己國貨物之暢銷，而他面圖原料品買進之容易嗎?此卽是鐵路與資本主義關係之一。

至投資與資本主義有密切之關係更爲明瞭。原來投資可分爲直接投資與間接投資兩種，直接投資，是直接以資本投於我國之鐵路，間接投資是間接取借款之形式，而投於我國之鐵路是也。直接投資可用生產資本增殖式說明，是欲因此得紅利之賺得的。間接投資可用借貸資本增殖式說明，是欲因此圖利息之獲得的。然在我國，二者常相混合，外人常享二重之利益。總之：不管投資爲直接與間接，而投下之安全與見利之確實，是爲資本家應守之二大信條。但是此兩信條，是常相矛盾，極不相容的，如投資可稱安全，則不能待鉅大之利益的，如有鉅大之利益可圖，則甚少安全之性，此種經驗，大致在久於實務的人，都能會得。欲圖此兩種利益同時並具，除了鐵路投資外，當然無第二種了，因爲鐵路是一種結合生產之性質，並且最富於固定性，一切自然災害人爲損傷之可能性，比較是很少的。加之貨物之運費，乘客之車費等之收入，是很確實，而利益之優厚，又爲其他各種實業所不及，不單是爲資本集中之原動力，並且又爲資本主義發展之一良武器，美國有名之鐵路脫拉斯卽是爲此種之代表。但是這鐵路，如極端發達的結果，一國內之敷設土地有限，自不免受收益遞減法則之支配，而投資所

獲利益，遂漸至於不利，終不能不出於向外投資之一途，蓋以向外投資所得利益且較國內更為優厚故也，此就是列强集中於我國鐵路競爭之原故。

此外還有一個為其他事業所無為鐵路所有一個特徵。我們應有研究之必要。我們在以前不是說過資本主義為生存發達，有中間目的與最後目的嗎？這中間目的即是商場之獲得。最後目的，即是殖民地之獲得。但是這最後目的如不易達到時，就以市場之獲得，亦為滿足，所以稱為中間目的。而這鐵路即是為達此兩種目的最能伸縮之手段，一方雖為貨物材料運輸之好機關，而同時他方又實為市場投資地獲得之一種最方便之手段。此原故無他，即鐵路不單是為經濟關係所必要，且又為政治軍事利用之良武器，凡鐵路所經過之區域範圍，皆容易生軍事政治之關係，由中間目的之市場獲得，浸假實易使化為最後目的之殖民地，亦是極不費力之事，近代列强之以鐵路滅人國者，要不得出此路徑。

最後由我國鐵路關係，最能引起人注意的地方，即是因此確能證實資本主義之帝國化一事。原來這資本主義最初是與國家未生有重要之關係。然自世界潮流，漸趨於武裝平和之途，而資本主義，亦遂漸帶有侵略之性質。資本家專據國家之權力，以維持其獨占之特權，而國家遂專賴資本家以資

納之租稅。以作每年擴張軍費之用。於是一國之執政者卽資本家，資本家與國家遂無從分別。而於我國尤極易見此種傾向，凡當鐵路權利之競爭，一國商人私人如有所失敗時，該國國家無不起而爲之後援，馴至我國與該國商人之交涉，儼成爲與該國公使之國際交涉。所訂立之私人契約，儼成爲一國正式之條約。猶憶我國許京漢路權與比國後，英國向我且有艦隊集中之示威運動，以爲路權獲得之脅迫。爲一商人何値得國家出如許行動？這豈非是資本主義帝國化之特徵而何？歐戰以後，此風稍熄，以爲列强頗有悔悟。不謂近時又有反古之傾向，世界將來未可樂觀！我國宜知有以此處！

第五款　今後我國人對於鐵路應取之方略

據上文一看，近世列强，已成爲一個帝國資本主義之侵略！他們最終的目的，實在於殖民之獲得。而商場之尋覓，不過爲他們一種過渡之手段。如能可以有達最後目的之希望，他們必起而直乘如其不能之時，他們也就止於市場之獲得以爲滿足。這理由無他，殖民係含有獨占之性質，得之可望長久對本國爲貨物材料之需要供給。而商場則爲一種競爭性質，與他國立於平等角逐之地位，雖對於本國生產製造不無利益，究非所以策一己資本主義生存發達長久安全之道。所以領土侵略，可稱爲資

本主義之目的物，而商場實可看爲達到目的之一種手段。而鐵路卽爲具此二種特長之一種侵略利器，一方面對於市場有調節分配之功效，而他方對於領土侵略，又有軍事政治行動之方便。現今鐵路政策爲列强之一種競爭目的物，也就是這個原故。我國之鐵路問題，常惹起國際紛爭，也就是爲此個原故。現在我們國家形勢已瀕於危險地位，我們國民對於鐵路問題，應取如何態度一個問題，實爲我們全國民不可不急謀解決的。

關於這個問題有三種應行商榷的：第一卽外資可否利用，如作爲可利用之時，借約條件以何者爲宜？用途以用在甚麼地方爲佳？將來如何償還？官吏之舞弊虧吞如何預防等？均應在討論之列。外資可否利用，實爲現在最大之一個問題，這理由當詳於後章討論。現在我們可以說的，外資可以利用，但須用於生產方面，因鐵路雖爲生產事業之一種，但國防鐵路卽爲不生產之消費。所以我們對於鐵路借款之主張，如限於生產之鐵路，外資亦未嘗不可以利用。袁氏時代之鐵路政策，關於國防鐵路，亦主張借款經修，此對於我國國家財政，實生莫大之危險，我們應該主張改約的，沙興鐵路及隴海西端之部分等，卽是其例。至借款契約第一務屏去政治色彩而純從事於經濟之借款，務忌與各國所用之御用銀行團生關係，——匯豐等——而與各國其他之資本家交涉。借約形式，以包工制爲最佳，此應爲

吾人不可不注意者。其關於用途問題，則須爲防官吏虧吞計，宜取經濟公開嚴重監督主義，如有一毫之借款，即有一毫實用之鐵路出現。務使名實相符，點滴歸公，則鐵路與興築，匪特不如今日之爲舉世所詬病；並且爲將來工商業發達之先河。然此不過爲見諸筆間一種空談，而欲其能達於實行區域，則惟我國民之萬衆一心以行使其監督權耳。以上所說爲關於將來之問題，而已往之路權損失，尤不可不謀有以救之之道。此道爲何？即對於日之南滿法之滇越二條直接投資鐵路，以億萬衆爲一心。倣德俄之成例，迫之以廢約，廢約不可，出之以改約。當茲資本帝國主義將衰之時，正我國民自決之日，有進無餒！不患目的不能達，至對於其他經濟借款之尙未償還者，則力促我政府編成一定之計畫，籌措一定之償債基金，分期償還，務使各國在我國所獨占之經濟利權，擧而還之於我國民，我國經濟，其庶有發達之一日。而除上所論之問題外，爲我們切不可忘的，即我國民之自助圖強，打破禍國殃民之軍閥！而建設眞正有秩序之民主政體！

第六款　波頓氏 (Boudin) 氏論鐵路與世界大戰

資本主義據其好戰與否作標準？可分爲三期：第一期爲資本主義之少年期，在本期頗具有好戰

之性質，此實稱為少年期，由此期而入於成年之第二期，則比較傾向平和。因在本期內，純注重於國內之實力充足，對於尙無何等之積極進行。然一至於第三期，則如人之得神經病一般，頓改以前之態度，而復於第一期之好戰性質。這三期的區分，我們可以用英國近代殖民地之史的發展來證明。英國資本主義初期之侵略時代，實爲從伊里沙比士女皇（Elizabeth）即位起，以至七年戰爭止之二有年間。在此期英國幾乎沒有斷絕戰爭，該國在世界上能握得商工業之基礎，亦實於此期中造成的。然自七年戰後之英國，約百餘年，除參加克里米亞戰爭（Crimea）外，實無戰爭之可言，此爲資本主義入於成年時代所希平和之性質。及到近世，英國之對外政策，忽然一變，急速的帶有帝國主義濃厚之色彩。我們如要明瞭的劃第二期與第三期之分界，當以英國第二回對南非州波兒族（Boer）征服戰爭爲始點。關於此戰爭有一件最有關係的，即由巴民加姆區域（Birmingham）所選出之議員張伯倫氏（Chamberlain）入長殖民部一事。從來英國大工業地方首當數滿甲士特市，（Manchester）而滿市所生產名物，就是紡織物，而英國歷來執政諸人，都由滿甲士特地方系古其勢力的。所以那時英國所表示的各種政策，謂爲滿市紡織資本家所表現的，未嘗不可。然巴民加姆市則不是英國紡織業之根據地，而爲鋼鐵業之中心。所以張伯倫氏之入閣，不是代表織物系之勢力，乃

代表鋼鐵業之勢力。英國鋼鐵業系勢力之及於英國政界，雖爲近代之事，而其實關係於世界大局，則非淺鮮。自從張氏之入閣，我們可以知道英國之重要實業重心，已漸由紡織業而移於鋼鐵業。而鋼鐵業實成爲代表資本主義國家之重要工業，前者稱之爲棉業時代，後者可稱爲鋼鐵時代。而英國之對外方針，亦因此遂不得不呈一大變化。質言之，一入鋼業時代，所謂殖民政策世界政策，皆由此發其端。英國在今日，正正在帝國主義變化經過中。這帝國主義即是一富有好戰之性質，這根本的原故，即是一棉鐵業時代之轉換。所以棉業可稱爲表示和平的，鋼業可稱爲表示好戰的。然而這根本上理由爲甚麽？在解答此問題之先，我們有說資本主義發達之徑路與由棉入鐵行程經過之必要。

原來這資本主義經濟組織，如欲爲自己發達計，這根本上的要件，即凡所生產物，不單是足以供給勞動階級之需要，並還須要向社會全體供給其需要才行的。由這種特徵，這資本主義之巨萬富源，遂開始蓄積。換言之，這資本主義的社會，須常常要造出剩餘生產物，並且須經賣出之手續轉成貨幣，才能無限集中，才能繼續其發達。由這樣看來，這資本主義如要生存發達，這資本主義組織範圍外之市場，是必要的。而範圍外云者，必非限於外國，就在本國，如未發達至於爲資本主義之組織，亦是可當作範圍外看的。

從這資本主義發達之次序而論，無論如何，最先發達的必爲都會。在是時之鄉村地方，實爲其剩餘生產之販賣地，所謂資本主義組織外之市場，遂得至於國內。雖然這鄉村地方，依隨資本主義之發達而爲變遷，於不知不覺間已脫去其舊來之經濟組織，而漸化爲資本主義之組織。於是從來對於都會爲買主之鄉村，今則成爲貨品販賣之競爭者，向之以鄉村爲銷貨尾閭，今則彼此化爲同行之競爭。其結果，舉全國所造出之貨物，遂於國內有不得銷完之勢，而不得不求銷納之於海外市場，此即資本家向海外擴充市場之原故。但是這海外市場，亦非永久可靠的，因爲屬於此等資本主義後進國，在起初雖可得銷納資本主義先進國之貨物，但他們的實業亦次第發達，生產貨物亦漸次增加，就是他們自身，亦不能銷完其自身所造之貨物，對於先進資本主義國家之貨物之不能代銷，固不待言了，於是皆先後不約而同而求之於純未進於資本主義之國家。然此等國家之國民，通常對於此種生產物之需要力，是很少的，縱有需要的，而購買力又是不大的。像此種情形繼續不已時，這資本主義實陷於不可發展之地位，大有束手待斃之勢。但他們是不能坐以待斃的！他們是要奮鬥的！要想方法來補救的！這補救方法，獨一無二就是一市場之創造。創造市場之第一下手處，卽是向未開化國家爲種種投資事業之企圖，以造出他們貨物之需要。此一種投資結果，勢必引未開化之國家，而投於資本主義之

漩渦中，以造出其新市場。而喚起貨物需要之最捷手段，當首數鐵路投資。譬如投一億元之資本於中——國而建設鐵路，則其中之八千萬元乃至九千萬元之鐵路材料，係由投資國家供給而向之輸入，其餘之千萬乃至二千萬，則歸從事於鐵路建築之技師與苦力勞動者等所得。而此等所得，還不能看成純粹爲在中國市場之消費，因此等工作人員，常常有需用消費品如麥桿草帽衛身衣等，而此等貨物，大多數仍不外由本資主義國家製造輸來的。但是其中之主要現象，還是鐵路材料之輸出一事，此卽爲先進國對未開化國資本輸出之方法，今日之國際投資，大概皆依此法以行的。所以從現今之資本國家之分業上論，其造出貨物，實可分爲兩種。資本先進國主要的製造物，大概是屬於製造上用的生產貨財，——如機械鋼軌等——後進國的主要製造，大概屬於生活上必需之消費貨財。——棉絲等——從其發達之順序而論，大概今日之資本國家，皆漸漸從以織物爲工業中心之段落，而移於以鋼鐵業爲中心之段落。

由是這資本主義一入於此時期，便一變舊時之平和傾向，而爲侵略之性質。爲甚麽原故資本主義到第二期便成這個樣兒？一言以蔽之曰：『是由販賣鋼鐵與販賣織物，根本上有迥殊的地方。』卽後者在市場上，常富於自由競爭，而前者常趨於獨占。舉例而論，如德國人在南非州爲毛織物材料之

販賣，或毛織帽之販賣，到處皆不至於發生問題。然萬一爲鐵路材料之販賣，則英政府定與禁止。不單是在英領南非州爲然，卽在其他經濟未開化之獨立國家，如中國土耳其等，如一國在該處有爲鐵路材料之販賣鐵路工事之建築，他國亦是非常嫉視的。因爲毛織物之販賣，單是止於一種貨物販賣之競爭，而鐵路材料之販賣，係資本之投下，前者只要售賣出去得了代價就算完畢，而後者則爲價值巨萬之鐵路材料，與前者之消費品販賣大相迥異。其所賣之代價，是不能立地就可從未開化之國家收回，大多數由出資國之資本家，兼有一切建設之權利。換言之，先進國之資本家大概對於未開發國之投資事業，係取一資本漸次收回之方針。但是通常在未開化國之鐵道經營，決不是卽時可以見利，則從資本家之精神上論，無論鐵路對於市場之開發這樣有利，對於自己投下之資本，如不得相當之報酬利益，這資本之投下，完全爲無意思。所以此種投資資本家，爲補此投資缺陷計，對於被投資國，遂常有附帶條件之利權獲得要求。而此利權獲得之具體方法，則不外向該國爲政治、經濟最有利之投資，如地域之租借，及沿路線鐵山採掘權之獲得，在該地區內爲通商獨占權之獲得等。如此等利權都能獲得的時候，鐵路之建設，始可稱爲有利之投資。如不得到手的時候，則不得不稱爲中止。從來鐵路投資問題爲國際間最複雜最紛糾之現象，其關係實在於此處了！然而在被投資國方面，通常不感鐵路

之必要也是有的，不特不感必要，並且極端抱反抗主義也是有的。這一種權利割讓，實是不容易的。於是此等資本家，勢必求援助於本國政府，而國家亦以資本家爲背景之關係，常進而以武力干涉爲之後盾。由是這種鐵路投資，實一變而爲政治武力之侵略。但是世界之資本國家是數多存在的，而利權之獲得，決不是限於一強國間的，如數個强國一相競爭時候，則不能不以武力爲最後之解決，此即是現在帝國主義現象之起源，而爲此次世界大戰之眞因。

本章參考書(1)國吉省三著鐵路經營論(2)日本文明協會出版國際商業政策與交通(3)坂本陶一著海運政策(4)馬場鍬太郎著中國經濟地理誌(5)高柳松一郎著中國稅關制度論(6)石川千代著中國鐵道概論(7)日本鐵道省著中國鐵路關係條約集(8)河上肇著社會問題之研究(9) Railways problems in China by Mongton. Chih, Hsn Ph—P 1913(10) The Economic organization of England by ashley (11) China in Transformation by Archibald. R. Colquhount

本篇結論　資本帝國主義是以市場、投資爲二個絕對條件，而交通實爲侵略經營此二個條件

之。一。個。最。要。手。段。因為有。交。通，便。能。使。市。場。之。貨。物。集。散。如。意，圓滑進。行。有交。通。則在投資。地。之。資。本。放。下。與。收。回，亦能暢。行。無。碍。由是他。們。的。資。本，遂得繼。續。其。膨。脹。我國交通。權。之。所。以。被。其。侵。略。實不外循。此。公。例。以。行。然而我。們。國。民。之。資。金，遂被。其。榨。取，而國民生。活。一。天。難。似。一。天。了。

（按本篇尚有郵政電信等項目惟郵政已歸我收回茲略不論至電信則詳於後篇投資章內討論）

第三篇　國際投資論

第一章　國際投資之一般的考察

第一節　國際資本移動之原因

甚麼叫國際投資？質言之，就是一國際資本之移動，在近代資本主義史的發展上，實有極重大關係。我們在總論不是說過嗎？這資本主義的最重要兩個條件，就是市場擴張與投資地獲得二種，前者就是一貨物移動，要需市場來吸收採買，我們已在前說明了，後者是一資本移動，要需這投資地來銷納，這個題目，就是屬於本章內所討論了，在研究這個問題之先，我們試把國際間之資本移動情形一看，先就大戰前說起，英國對外之總投資額爲三十五億磅，法國爲六百億佛郎，德國爲八十億馬克，不消說是人人皆曉得的。至大戰後又是如何？據肯士（I. M. Keynes）敎授之計算，一九一九年歐美聯合國間之資本移動，有如此九表示。

債務國	債權國	單位百萬磅

	美	英	法	合計
英	八四二	—	—	八四二
法	五五〇	五〇八	—	一〇五八
意	三二五	四六七	三五	八二七
俄	三八	五六八	一六〇	七六六
比	八〇	九八	九〇	二六八
塞爾維	二〇	二〇	二〇	六〇
其他聯合國	五五	七九	五〇	一六四
合計	一•九〇〇	一•七四〇	三五五	三九九五

據上表而論，大戰後，單是英國對於美國也就負了八億四千萬磅英金，爲額之大，可想而知，這國際資本移動之烈，可以相見。本來投資的原則，第一須元本收回之容易，第二須利益之確實，資本家始敢着手貸放的。然而這國際投資大概爲遠距離之資本移動，其實不得稱爲原本收回之容易利益之

確實。何以各國皆甘願冒此危險投資於異國若行無事者然?此其中非有大故存在,斷不至於如是,其重要之原因有二。

一 資本之證券化

二 交通之發達

第一 有價證券之發達,為資本主義組織完成之一最大特徵,李夫曼氏(Robert Liefmann)嘗分經濟發展為三大階級:即實物資本主義(Sachkapitalismus)之時代,貨幣資本主義(Geldkapitalismus)之時代,證券資本主義(Effektenkapitalismus)之時代是也,現今即稱為證券資本主義之時代。在今日凡代表財產之證券與代表資本之證券,其使用効力實與真正之財產資本不稍分別。所以凡享有此種證券之所有權,即無異享有工場、礦山、船舶、鐵路、貨幣等,所謂資本之證券化者,即指此現象而云也。如吾人以此證券輸送之時,即不啻鐵路、礦山、實物等之移動,雖重洋亦能橫渡,雖喜馬拉亞山亦能飛越。這是甚麼原故?此就是一證券信用制度之發達,所以這國際投資因此亦就容易實現。

第二 為投資最大之障礙,就是一個時間空間之隔絕,然交通機關,就是一縮短時間空間距離

最簡易之手段。所以自這鐵路、航業、電報、郵政、等交通發達以來，這世界金融機關也就發達了，金融之移動，也就頻繁了，其影響並及於國際間之投資。質言之，這國際投資之發達，謂爲純由受交通發達之賜，亦未嘗不可。

第二節　資本移動之理由

以上爲國際投資之一般原因，原因既明，這移動之原理，亦應加以研究。關於原理有三種可說的。第一是關於經濟的，第二是關於地理的，第三是關於政治的。茲先就第一論究之。

（一）關於經濟的　國際投資發生於經濟方面最有關係的有幾種，第一是利益及利息之大小，第二是償還期間之長短，第三公債購買希望之有無及投資担保品之確實否。凡此皆爲投資上極重要之條件，不論國之內外，苟此種條件有一不備時，無論何人，皆不肯將他的資本輕輕的放下的。但是此數個條件中，尤以第一項爲最有關係。因爲國際金融在空間時間上與普通之貨物相同，最容易生調節之傾向，即是利益（Profit）與利息（Interest）低的地方，當向着高處流動，因之高處的金融，會受低處金融之調節，而有傾向於一定平衡之趨勢。說明這利益與利息關係的，首先數亞丹司密

士氏（Adam Smith）他說的：『利息之高低與利益之大小，是相關聯的。利益高的地方，對於所借得元金，必有多額支出之能力，反之，利益小的地方，其負担能力自小，只能爲少數之支付，前者叫利息騰貴，後者叫利息低落。』故利子之於利益，全有如影之隨形，有密切不可離之關係。而欲明白利息之所以高低之原因，則不可不求之於利益之大小。

然而這國際間利益之有大小原因是甚麼？首先說明的，當數李加德氏（Ricardo）之地價論他說的：『凡人口稠密之工業國家，對於土地之需要力甚大，故地價自會昂貴。反之，在人口稀薄之農業國家，對於土地之需要力是很小的，所以這地價是甚便易。在地價便易的時候，企業家只要營業稍有剩餘，就可付作地價。然一旦地價如騰貴的時候，企業家縱然賺有大錢，如以之付作地價，所餘亦無幾了。加之土地如甚爲一般人需要的時候，一方面固不外影響地價之騰貴，而在他方面實是表示農業耕作地之日形狹小。其結果，由此所出農產物之時價，亦必因之增加，則從事於耕作之勞動者，縱其安於最小限度之生活，而工錢亦勢必增加。這地價與工錢如都騰貴的時候，企業所得之利益，當然不得不減少。所以這利益之大小，是由地價之高低而決定的。』是這樣看來，通常工業國，比農業國地價貴，則在工業國之投資，當然不及農業國投資之優厚，此就是工業國家的資本向農業國流動之原

理。

以上是李氏說明國際資本移動之大概，其次馬克斯在國際投資上，更能爲透達之說明，他說的：「大凡在工商業發達的國家，由這資本投下所賺得之剩餘價值，是有漸次減少之傾向。因爲凡因投下所生之剩餘價值之總和，是應與投下資本之總和相比較看的。其在工商業發達之國家，因同業間之競爭是最激烈的，並且大家都是孜孜於在求賺大利益。所以投下資本，較之農業國家，當然是非常增加的。結局，這一種資本增加之總額，如與因此投下所生之剩餘價值之總和爲比例，則前者之增加率，當然大於後者之增加率。換言之，即資本投下愈多時，賺的利錢不愈多；故這一種所得利益，與農業國所得利益相比較，當然是很少的。」既工業國家之利益比農業國家小的時候，這利率低的地方，當然向高處流動，而生資本移動之傾向。

據上面各種學說看來，利益與利息之大小是相一致的，利益好的地方，這資本之利息是高的，利益不好的地方，這資本之利息是低的。反之利息高的地方所得之利益是大的，利息低的地方所得之利益是輕微的，這一種相爲起落的理由，我們不可不一說明，如下，簡單言之，這是由供給需要之競爭作用所致，因爲設如有一個地方所得之利益甚大，而利息甚低的時候，這放債之資本家，勢必向其借

主收回其貸款，而親身從事於營業，以圖獲得大利。於是此一種之新企業家因此遂驟形增加，對於資本之需要是非常增大。資本之需要既甚大，則利息遂不得不因之而騰貴。反之，利息騰貴而營業之利益如不好的時候，則一般資本家遂不為企業而為放債。於是資本之供給者，遂形增加，而資本之需要者，則不得不減少。其結果，終引起利息之低落，此就是利息與利益常相一致的原故。試以現在各國之平均利息以觀，固然是有上下動搖不定，然大概可說的，英美國常在四釐上下，日本常在七八釐上下，至我國則高至一分以上。簡言之，工業之先進國之利息最低，工業後進國或半工業國家之利息稍低，農業國之利息則為最高。根本上則不外由各國企業利益之有大小，乃生此種關係。大致利息低的國家資本，向着利息高底國家移動，這國際投資之現象遂由此發生了。

這資本愈增加，利益即愈少的理由，我們應用這經濟學上之報酬遞減法則（The Law of decreasing return）來說明。該法則有靜的（Static）動的（Dynamic）兩種。動的法則最適用於農業國家，而為李氏地價說之根據。至靜的法則，不僅能適用於農業國，即其他之工業國亦都可適用，而為馬克斯說之所根據。前者為最初之原有法則，後者則為從前者而擴張的。茲為簡述如下：

「甚麼叫收益遞減？則即於一定面積之土地上，以同一之耕作方法，而使用生產手段時，則生產

力與所加之生產手段都是爲比例的增加。但是此生產手段如增加到一定程度以上，則因此所獲得之生產物，不特不能如以前比例之增加，並且更形減少。』通常人口稠密之地，以受此法則支配，生產物之利益常少於人口稀薄之地。都市有此現象，則普及於鄉村，鄉村有此現象，則一國都受此法則支配，而生產物必較所投下之生產手段遂爲減少，此卽稱爲報酬遞減之動的法則。

此法則不單是限於農業地，卽對於工商地亦有同樣之作用，是所謂收益遞減法則之擴張，我們試一看都市之商工業地，皆是一天一天的擴大。土地既是一天一天的擴大，當然是受收益遞減法則之支配無疑。因爲同在一定地面上，如爲公司工場銀行之建築，起初固然是收益與投下之生產手段爲比例之增加，但至一定程度以上，不無因生產手段之增加而收入亦隨之增加，並且反更形減少。於是就是在工商業以迫於必要，亦不得不爲土地之擴張而喚起土地之需要，這地價遂隨之騰貴。地價騰貴，收益卽形減少，因之利息亦甚低微。所以馬克斯說：『資本如愈形增加於一國，所得之利益必不能比例其資本增加，並且更形減少』，也就是爲這個原故，此節稱爲報酬遞減之靜的法則，

然則我們可以下一個定論，工業國的利益與利息，都比農業國低微。掉句話來說，工業先進國，既比後進國或半工業國低微，則金融自生調節之現象，當然由低處而往高處流去。質言之，資本過於飽

和之國，不能不覺吐洩之地，國際間由是就發生資本流動之現象，近代資本主義國家之向外投資，也就是資本過剩的原故。然這根本上的理由，實由於一報酬遞減法則之支配。

（二）關於地理的　國際投資對於地理，亦是有重大關係。因爲地球上，無論何國，莫不受地理的天然分布之支配。大致在相鄰之國家，一切風俗、人情、言語、文字、法律、經濟、政治之情況，皆有密接關係，嘗有相同共通之點。所以這種國民間之交際往來，及貨物之輸出輸入之移動交換狀態，都是非常頻繁，與其他遠隔之國家是大不同的，代表貨物之資本貨幣，亦特別容易生越國投資之傾向。在國民經濟發達之國家，此傾向尤爲顯著。那末地理實爲誘起國際間債權債務移動最有力之原因。我們試一看地球上之地土錯綜之各國，如法之於英，——英之於美，——美之於英，——德之於俄，——墺之於塞爾比亞，——日本之於我國，大致皆以地理之關係而引起投資之傾向。但是亦有例外，有時在遠隔之地方，而亦爲巨額之投資，此則有其特別關係，在地理關係上，就算一種變態作用，當於下說明之。

（三）關於政治的　國際投資發生於政治關係，亦是最多的。所以政治關係，亦爲國際投資之一最大原因。我們試一綜覽世界通史，國際間之投資可得三種關係：第一是二國常立於反對地位，對於彼此資本之輸出，是極端排斥的，第二是二國間無甚利害關係，對彼此國家資本之輸入，是取不迎

不拒的態度，第三是二國間之利害常相一致，因而為利用之投資的，有時雖於經濟無甚利益，亦是樂而為之，此實為資本越國境之一重大原因。歐戰前法欲聯俄以制德，故不惜越中歐而投數十億佛郎於地偏東亞之俄國，英欲聯日以拒俄，故英資遂億重洋而為日本買進數億之公債票，歐戰中之美對聯合國，借貸且至數十億美金，資本遂為越大西洋之移動。此無他，皆由政治關係有以使然，以上係為對等國國際資本移動之概要。

此外還有一個政治關係，而引起資本之移動，即強國對於弱國之資本移動。換言之，即資本主義國家，向非資本主義國間之移動。其關係之重大，或較前者駕而上之，此雖由政治關係，而其實發生於經濟關係。因為這資本主義之侵略，第一之目的，是在於獨占，故領土之併吞，殖民之獲得，是最使其目的能實現的，既為其領土與殖民地，不言而語，是歸其獨占。凡一切利權既歸其獨占，則可肆其經濟之吸收榨取，以達其資本膨脹之目的，無有人可過問的。然達此目的最理想之手段，當求之於政治之解決，至商場之獲得，非其本心，形格勢禁，有所不得已，姑置之而徐圖後策耳。因既名曰商場，則當有競爭，有競爭則不若獨占之占優越地位，而時呈不安之現象。雖然，此不過比較言之耳，其實商場為資本主義買貨賣貨之所需，雖不及領土獲得之滿意，而究能維持資本主義之生存發達，有勝於無多矣。所以

投資地與商場之獲得，實為今日資本主義之二大任務，本節內所說，是最有關於投資地。今日列強大概以平和之名，而行侵略之實，如英國之於印度埃及，法國之於摩洛哥各國之於我國，皆爭起爭相投資，其最後之目的，不在領土擴張，權力扶殖在甚麼？大概始以對於非資本主義國家為鐵路鑛山為私人之放資，繼以在債務國為債權國勢力範圍（Sphere of Influence）之設定，終以外交關係之干涉，而移於內政之干涉，遂移於非資本主義國家之併吞，此實為當今帝國主義最大之特徵，我國今日第一是最感切膚之痛的，就是本節之外人投資。

第三節　國際投資之內容

上面所說的為關於投資之原因問題，現在我們應繼續研究這國際投資是甚麼東西？關於這個問題，可以分為二種研究：其一為國際投資之種類，其二為國際投資之方法，茲分論之。

（一）投資之種類　國際投資種類可分為二，其一為直接投資，其二為間接投資。甚麼叫做直接投資呢？即是一國家之資本家，將自己所有資本不經被投資國人之手，直接而投於其國內所發生之營業關係。換言之，即一切事業之經營管理，及由經營所得之結果，皆歸彼一人之獨占，以被投資人

毫不得過問爲特徵。是至投資之目的物，如鐵路、鑛山、製造工場、航業、銀行、及其他一切之經濟利權屬之。法國之於（Tunis），英國之於坎拿大，各國之於我國，此例尤爲顯著。

然則間接投資，我們就可以知道了，他的特徵有二：其一卽一國之資本家，將自己所有之資本購入他國之國債或地方公債。是此項資本常歸被投資國之政府或地方團體任意處分，己惟據票上規定金額收入其利息。其二卽一國之資本家將自己所有資本，貸與他國之私人或私團體，而任其自由處分，己惟所有其股票或債票，而按年收入其利息與紅利等。此兩種之相異點，卽在於紅利金之有無，而相同點，卽在於對被投資國同一保有債權關係，與直接投資根本上完全不相同，也是在這他地方，所謂政治借款，實業借款，合辦事業屬之。在本節內爲我們應注意的，卽是無論何種借款，在投資國無不有該政府爲之後援，就是一種私人契約，亦儼若帶有一種公約性質，決不許被投資國自由更改廢棄的。投資種類既明，我們再進而研究投資之方法。

（二）投資之方法　一國對他國之投資，卽如何把資本投下的一個問題？我們應有明白之必要，本問題可分爲二種研究：第一是以本國資本投於外國的，第二是以在外所獲得之資本投於外的，先就第一種來說。

（1）在本國獲得資本之國際投資　我們通常對於國際投資的直觀，大概都想成是一種現金貨幣之移動。譬如說我國向英國借款，我們大家腦內都當作英國有大宗現款輸入我國。然而這實在的內容，與吾人常識上所想的大相逈異，通常國際間之資本移動，大概不是現金，而以其他物件替代。這根本上的理由無他，即一國之現金，一時決不許爲巨額而流入於他國。因爲一國之貨幣金融，與其國之經濟貨財，常保有一定之平衡；如此均衡一破裂時，金融上必生極大之障礙，而影響且及於其他之各界。所以各國對於資本之移動，是不用現金已如上所述的。然則用甚麼之形式來移動呢？換言之，不用現金用甚麼東西？大概各國皆是用一種證券之移轉，——證券移轉，即是貨幣移轉，但不是以現金爲輸出，——我們試一論此種證券流動之關係，通常國際間證券之有移轉現象，與一國內之私人間經濟行爲無異，是以發生債權債務爲前提。如此種關係不存在時，證券是無從流通的。但國際間債權債務究由如何發生？則不外有三：一貴金屬之移動，二爲勞動力之輸出，三爲國際之借貸。而此三者中，以後者爲最有重要關係。我們且先一述二國間借貸之單純例，譬如我國向英國爲鐵路之借款，而鐵路材料爲英國之最特產，則我國所借之款，假設爲一億元，其中之八千萬元，即將爲向英國購取鐵路材料——如鍋條鐵軌車頭等——費去，所餘不過千餘萬，則必以之付作勞動者及技術者之工

貸。結局向英國這一筆借款，在我無異是一種貨物之輸入。在英無異是一種貨物之輸出。至現金之移動，稍以小額之貸出，即可了事。但如不屬於該國之特產財之借款關係又如何？此則不若上所說僅止於二國間之關係，有時且將至數國。譬如我國向日本而爲紡織之借款，而紡織業所需用之機械，則非日本所特產，勢必由我國向其他特產國購買。——英國——在此時之借款，勢必發生我國與英日三國之關係。因爲既如前所述，由日本不與我以現金，而替以證券。詳言之，即由吾國應付與英國之機械代價若干，不由吾國支付，而由日本代支與英國，而此代價即由我之向日借款扣出，此爲我國與英國日本之關係。但日本同英國之關係又如何？即在日本仍不以現金支於英國，而仍代以證券，其證券係由日本之特產財如絹絲等向英國輸出所得的代價生有債權關係而發生的。換言之，我國向日本所借款項，本由我向英國買入機械，而由日本代我付款。因日本在英國存有現款，故由日本向英國以證券一紙，即可以了結我國購機械之代價，而在英國則從日本之存款，扣去其數，而收其證券，即完結一回之變易，此則爲國際間借貸之大概情形。

此外尚有爲我們應注意的，即是不論二國或三國以上之借貸，而歸於投資國之利益實爲二重。試以最初之例來說，英國在借款上，既得利息之收入，又得貨物之輸出。在後之例，雖較前者稍複雜，而

關係仍與前無異，利息固不待言仍為投資國日本所經收，而貨物雖可看成代英國銷售，但其實英國又為日本銷去其絹絲之貨物，日本又因此項借款得收回其對英國之債權，結局仍為二重之利益，此為實業借款之大要。

我們尚有補述之必要的，卽是政治借款，其借款通例帶有附帶條件，如須充作償還外債之整理金，及購買軍需及軍械等日俄戰爭之日對英之借款，及此次大戰之美國對聯合國之借款。我們試一檢其用途之支出，其中之大部分大概皆以之向放債國作代價而購入諸種之軍需品，鮮有以現金移出者。

以上為間接投資之內容，至直接投資之關係又是如何？從表面上觀察，好像是資本完全消費於被投資國一樣，而內容却不然，凡製造上所需用之生產財如機械等，仍不外向本國採買運來。結局，資金大部分仍非以現金之輸出，而替以貨財的。以上所說為本國所得資本而向外國投資之內容大要。

（2）在外國獲得資本之國際投資　此種投資方法，卽是以在外國投資所生之利息紅利勞金等，不直接送於本國，而依然仍投之於被投資國，英國之對外投資，在本問題為適切之例。茲一論述其投資之概略，該國在美國大戰前之投資，每年之純利有達於五億元之譜，其處分此之方法不外左

之三種。

（一）以由美國所得之紅利直送於本國

（二）以由美國所得之紅利而轉移之於坎拿大

（三）以其所得而儲之於債務國之銀行，或仍以投於其國。

以上三種方法，第一種是終成為本國之資本，可用前項之理而為說明。第二種，係對第三國之投資，對於被投資國實無重要之關係。至第三方法，因其仍投之於原地，故其結果，仍不外促起本國貨物之輸出，而與投資國以大利益，惟對於銀行之存儲，則有利害關係之可言，即是投資國以其所得而儲於本國在該處所設立之銀行，則為利，然如以之投於被投資國之銀行，則為害。試一明其關係，在資本主義之下最為資本家所利用的，則為一銀行，因銀行實為資本家之信用媒介機關，而對於生產事業之發達上，實占重要位置。故於投資地如銀行為己國所有，則凡一切之生產資本，商業資本，借貸資本，皆可仰給於銀行，而工商業在該投資地可愈與發展，而促起本國貨物之輸出，反之如投資地之銀行，純為被投資國之所有，則投資國在該處如有所得，勢必存於該銀行，而此資本之利用，遂不歸投資國人而歸被資國，間接以助長其生產事業之發達，而為投資國貨物輸向被投資國之大敵。此一種害

經驗英國實行者之於美國，故現今各國向外發展之必要條件，銀行機關之設立實占其一。各國在我國銀行獨多，也就是爲這個原故。

第四節　間接投資底資本性質之研究

（一）近代國際間關於賠款一新形式之發生　現在資本帝國主義用來吸入經濟滅人國家的手段，第一應數這國際放債，因爲由這放債可以爲極大複利之增加，極資本膨脹之能事，在放債國家自擅取自如，而在債務國之籌還，無日不覺旋於奔命。其尤足惹起我們注意的，卽國際賠償金，亦加以利息支付一事，由此我們可得兩個特徵。

第一在我國歷史上，從上古到近世，凡關於戰爭結果，割地輸錢則有之，輸錢加以利息則沒有；有之則自中日戰後之賠款起，此實爲現代國家商人化之特徵一。

第二在西洋歷史上，從上古到近世，凡關於戰爭結果，割地輸錢則有之，輸錢之外，又加以利息則沒有；有之，則自普法戰爭起，此實爲現代國家商人化之特徵二。

國家之有戰爭，係發生於人類之利害衝突，因戰爭而發生割地償金，亦實爲人類貪慾之要求，此

則通古今人類爲一貫者，我國之例如宋之割燕雲十六州以和遼，南宋之歲輸金帛以和金，皆是其著者。然而從未聞於賠款之外，又加以一定之利息以行經濟榨取，開此端者，則自近代資本主義之國家起，試舉其三例。

一德法戰爭媾和結果，其賠償金額共爲五十億佛郎，其一部定於一八七一年支付，其他一部分加以年利五分，於三年內償還。

二辛丑議和後我國所負賠償金額不僅爲四億五千萬兩，並負有至三十九年償清之日爲止之四分利息之負担。

三此次歐戰終結，凡爾塞議和，關於德國對聯合國之賠款問題，久釀紛糾，直至一九二一年四月，於賠償委員會，始得德人之承認。總計德國於三十七年間，共應支付聯合國一千三百二十億金馬克，內中之五百億，由德國於同年發公債券以作償還，其餘八百二十億則應德之能力隨時發行債券償還。但此公債證券，一律皆附以五分利息，由德國製好交聯合國。

由上面例看來，第一項由法人愛國心之發達，於所規定期內，即早已償楚，本無問題之可言。而於

第二項之我國償金名說是四億五千萬兩，然如加以三十九年膨脹之複利計算，其數約近十億。至第三例之德國，於一千三百二十億馬克上如附以五分之利息，則此三十七年間由德國應付之數，何止於二千億？所以我們由這種特徵，不能不引起一種特別之感想，即在前數世紀之國家，大概爲非資本主義之國家，所以通常於戰後議和，只有割地償金，無有利息之支給。然至近世紀，凡國家皆帶有一種資本主義色彩，就是國際講和，亦帶有普通商人之臭味，於賠償金上，必爲複利之計算，以遂其資本吸收之手段。我們敢斷言國際賠償金之附利息，實爲近代資本帝國主義國家之一大特徵，日常經濟行爲所養成之重利盤剝習慣，公然用之於國際間，而一般人且承認爲其正當。俄國之宣告破棄法國外債，抑何其痛快耶！夫埃及之亡，土耳其之受財政監督，蓋係於原本之不能償還爲小，而利息膨脹不能償還爲害實大。所以我國前途實在不易樂觀！

（二）資本能生利息的原因何在？　以上所說關係，都是由於一資本能生利息。究竟這資本何以能產利息呢？這種理由，如我們能得說明，則我們對於國際間所負外國之應償還利息與否之一問題，就可以得確實之判斷了。關於資本產生利息問題，有最著名之三說：即卑門氏（Bohm-Bawerk）之價值時差說，客拉克氏（Clark）之生產力說，馬克斯說等。時差說的大概是甚麼？即第一財之將

來存在分量，比現在豐富；第二吾人通常重現在輕將來；第三現在之財，比將來之財有技術上之長處。故於經一定期間後之償還借款，必附以利息。生產力說又是怎麼樣？即利息常由資本之限界生產力而決定，生產力愈大，則由此所生利息愈多。而資本生產力，實不外是生產資本家商業資本家等所看爲貨幣價值之收得力。然此種生產力，如解釋之以物理之意義，則其利息之淵源，亦全成爲基於自然之原因。本來資本之生利息，照馬克斯所觀，全由一社會關係。然以上所說，皆不免帶有輕視社會關係之傾向。以之說明此項理由，太欠充分。所以吾人如欲明資本生利息之理由，則不可不採取馬克斯之利息說。因爲該說，全注重一社會關係，實有可以採取之價值，其概略如下：

凡貨幣有兩種價值，其一即單純以貨幣表現之使用價值，其二即以資本之形式發揮膨脹作用之使用價值。而具有此種膨脹作用之貨幣，通常稱爲潛在的資本。（Potential Capital）如此種潛在資本由其所有者而借之於他人活用時，已非潛在之資本，而爲利貸資本，對於此資本所使用之代價，即所謂爲利息是也。譬如某公司之資本爲一千元，而一年所得之利益（Profit）之平均率爲二百元，此即表示該資本一年有生產二百元之力；此即所謂潛勢的資本，然此項資本，如設爲從他人借得，而爲生產事業時，則每年可從其紅利二百元中，抽出五十元以作報償此一千元之借款，此即爲

資本使用之代價，而定期爲利息。（Interest）我們試一尋此借貸資本循環之路徑，（Kreisla. f）設最初之資本之所有者（A，）以一定之資本而借之於（B，）然後在（B）手，不以之作爲貨幣使用之消費，而爲製造事業之生產，其循環徑路如次。（G—W—P—W'—G'）即以一定之資本（G，）購進數多之貨品（W，）如機械原料勞力等，以之置於生產行程（P，）此行程經過後，原有（W）遂變爲新貨物（W，）此（W，）經過一次販賣之形式，而轉形爲含有剩餘價值新貨幣（G'。）然原資本如用之於商業，其循環之徑路，則爲（G—W—G'）即以一足定資本（G，）而購入若干之貨物註（W，）由（W）經一次之販賣形式，而成爲含有剩餘價值之貨幣（G'。）此兩式俱以G'—P（Profit）之形式，由（B）而還於（A，）簡單表之如次。

註　此式即示B豫得錢本利中除出其紅利而以之歸還於A是的

A→B，{W—P—W'—G'
G→G　{W———G'} →（G'—P）A

此式之特徵有二點：其一即是在一回循環徑路之中，於同一種資本，有放下二回，收回二回之二事。（所謂二回放下，即由（A）放之於（B，）由（B）放之於生產事業與商業是也。所謂二回收回，即由（B）從此兩種營業收回其資本，然後又以之歸於（A）是也。）其二即是收回放下雖如是

複雜，而資本在客觀上，毫未表明有何等之變化。我們如欲知道其所以毫未顯有變化之故，第一應舉工商業循環式之資本，與此比較而為說明。這工商業式之資本，我們應知道他們，都是在客觀上，純為實質之變形。這理由無他，因為工業式之資本，從起初放下到收回，係經過一段生產行程，（$G \longrightarrow W\begin{cases}Pm\\A\end{cases}\cdots W'—G'$）有由資本變材料勞動力（APm）者，有由勞動力材料變新製得貨物(W')者，有由(W')變收回資本(G')者之數個階級之變化。而此種變化，全為一種社會關係，並為一般人所共見。所以此種資本，欲辨其於客觀上毫未有實質上之變形而不可得。其在商業式資本亦然，其循環式（G—W—G'）係由放下之資本（G,）而變為貨物（W,）由貨物（W,）而變為收回資本（G',）故資本在客觀上亦呈有實質上之變形。然在借貸式則不然，我們可以分成兩段來說，即由（A）借與（B）手為一段，由（B）以此資本投於商工業而收回為一段。此二段實可截然劃分。計在起初之一段中，如據借貸式（G—G'）之式來看，純為由（A）借與（B）之一種金錢貸借行為，其資本實未示有何等實質變化之痕迹。然及其一旦入於（B）手後，則情形與上迥有不同，而入於第二段關係。即由（B）以之非投之於工業式，（$G \longrightarrow W\begin{cases}Pm\\A\end{cases}\cdots W'—G'$）即投之於商業式，（G—W—G'）利用其循環行程，而圖資本之膨脹。此資本在本段誠可視為客觀之變形。然此係在(B)

手時所呈之變化，與（A）不生關係。迨夫在（B）之循環式既形完成，由（B）所投下資本悉得收回，則（B）必將其所收回之資本而還於（A）。而此時之資本償還已非如第二段中之資本顯在客觀上有實質之變形，不過是爲AB間以所有關係（Eigentumsverhaltnis）爲基礎的一種債權債務履行之法律形式，所謂一般客觀貨幣之變形，早已不存於其間G—G'借貸式之關係既明，我們再一論G與G'之性質。在這個時候，由（B）還之於（A）之資本，一非是新轉形來的資本（G'）之全部，二非是原有之資本。（G'）乃於其間生出一種配分關係。蓋在（B）所得之全部剩餘價值（G'，）係由二種組合而成：其一爲原本，其次爲賺得之紅利。（B）除保留紅利中之一部分外，紅利之他一部與其原本均由（B）償還於（A）。而（A）與（B，）由是遂各得一定之剩餘價值。譬如以先例之一千元來說，其所得之二百元紅利中之一百五十元，則爲（B）保有，而其他之一千零五十元，則由（B）而還於（A）。結局同是一貨幣（G，）同時對於（A）（B）均爲營利之資本，而被利用。至其所得剩餘價值，則不外以一定之比例而分割於兩人之間。（A）所歸之部分五十元，通常稱爲利息，（B）所歸之部分一百五十元，通常稱爲紅利。（A）所貸出之資本一千元，通常稱爲原本。如從（A）資本家之地位，以觀此利貸資本，當以G—G'簡單之循環形式，而自身

爲無限之膨脹，終以達資本巨大之蓄積。此式之特別關係有二點。

第一我們如就借貸式G—G'之循環行程以觀，則發見與其他生產式之循環行程，（G—W—P—W'—G'）及商業式之循環行程，（G—W—G'），有其大區別。因爲借貸循環式之兩極端，雖然與他們相同，而中間之生產行程與商業變換行程則全不介在於其間。故此資本可云爲與社會不生關係，而僅以一種單純之物體爲表現。因之由資本所生之利息，世間一般人常視之爲資本自身固有之產物，而其具有社會關係，反從表面上晦其姿。

第二G之成爲G'，大概爲一切資本之要求，而此要求如在可能性之範圍，則資本G實可以成爲資本G。惟以G直接不能成爲G'，而自身之膨脹作用，又有不可一日停止之勢。故不得已而流於生產行程商業行程，以求資本之增殖。然茲之所謂利貸資本，因所取之形式爲G—G'故其資本性質以極端之純粹形式而表現。而此利貸資本，在純粹資本主義之社會，本來雖受支配於產業資本商業資本，而由此所生之利息，本來雖不過爲工業資本商業資本所生利益之一部分，然而反常被看爲資本之模範果實，（Typical fruit）此一種觀念，在當今之社會實占絕大勢力。

由上面看來，資本何以能生利息？一個問題，我們就可以解決了。一因是常依生產商業資本之循

環形式以爲膨脹。二因在第二段，實與一般社會生有重大關係，而潛勢的資本遂變成使用資本而產生一定利益，遂以配分比例，分於出資者與使用者之間了。然而不拘利息之產出有如是之複雜關係，而一般人皆以資本生利息爲當然，好像是自明之理一樣。究竟是何原故？此無他，此種經濟行爲，實從社會晦其形，而世人僅見出資者與使用者間債權授受之行爲耳。是這樣看來，利息之產生，全由一種商人行爲之關係而成立，而在國際段資間，這利息問題，遂占絕大位置。不單是國際間之投資而已，並至於國際間之交戰議和，亦蒙此種之影響，而賠款之付利息，實爲現今國際間之一最大特徵。在一國之財政上，誠得一種新形式之收入，在現今之滅國新法上，實開一新紀元。然而國家之商人化！資本主義之帝國化！更愈足以證明了。

第五節　國際投資與國際貿易之關係

現代資本主義缺得國際貿易麼？此個問題，人人皆知絕對缺不得的。如缺乏了，這製造的貨物，將無銷賣處，所欲的材料，無從採買，而所投下之生產商產二大資本，遂不能進行其膨脹作用。資本主義缺少得國際投資否？此個問題，亦不問而知是缺少不得的，何以缺少不得呢？如缺了，這膨脹過大之資

本，將無從銷納而利貸資本之利息，將無從產生。所以選投資地與市場，實爲資本主義生存發達絕對必要之目的物，我們已說明白在前了。但是此二者豈無密切之關係？這題目我國從未聞有人論及，是不可不爲本篇內一個研究材料。如我們把這個關係明白，對於我國現今所處國際經濟位置改良上，未嘗沒有補益，茲分爲綜合與分析二種之觀察：

（一）綜合的觀察　國際貿易均衡說，在古時已很盛行，即是謂：「在國際貿易上，常以出口貨物代價而充作入口貨物代價之支付，此一種收支相抵之關係，是相均衡的。」究竟此一種均衡能長久存在麼？當然不能存在，設如此種關係能夠存在，以一方之收入充作他方之支出時，則二者在貨幣上必爲一致之符合，縱一二年內偶有失其均衡時，而長久必仍保其均衡狀態。但試一徵之於實際則如何？世界現今各國之貨物在出口入口上常爲一面的超過，不是出口貨超過於入口貨，就是入口貨超過於出口貨，二者必居其一。欲求二者剛剛的平衡一致，可說爲絕無之事，可見國際貿易均衡說是靠不住了。

但不相均衡之理由是甚麼？不外由今日國際關係複雜之結果所致。原來一國同他國之交涉，不單是止於貿易，而其他尙有種種關係。如國際間之海陸運費、保險收入費、勞動者之向祖國送金及由

國際借貸國際投資所生之利益及利息等，無一不生國際間資本移動之現象，而生債權債務之關係。一國如屬於債權各項之收入額超過於債務各項之支出額時，則自成進口貨超過國，因二國間之借貸關係，少有現金移轉，嘗以貨物之形式來授受，故對其應收領之部分，嘗以貨物之形收入而爲入口超過國。然一國如債務超過於債權時。則與前者正反對，而不得不爲出口貨超過國。因爲對於超過部分，非以現金支付，嘗以貨物作抵銷。故出口之貨多於入口之貨。由這關係看來，一國之進口貿易與輸出貿易，雖不得保其均衡，而屬於債權之收入，與債務之支出，則必相一致。主張此收支一致之學說，即稱爲國際收支均衡說。此種國際收支，實有關對一般國際貿易之輸入與輸出不均衡之辯駁。詳言之，即國際貿易均衡說以一國之出口貨如超於入口貨時，則爲國家之益，因爲多爲貨物之輸出，直當是由外國多得金錢之收入。然入口貨如超過於出口貨時，則爲國家之損，因爲多由外國輸入貨物，即不外己國之金錢向外流出。而在收支均衡說，則最注重一國之債權債務關係，而謂國際貿易係依此以定其利害關係。如一國爲債權國之時，則輸入超過爲不足憂。如一國爲債務國之時，則縱輸出超過輸入，亦無非代人還債，其有出超，亦不足爲國之益。由是國際投資，遂常立於國際貿易之支配地位。所以一國如從其他國家收入利益利息與其運費保險費，而於國際借貸據有其債權時候，恰如對於輸出

而有其輸入一樣，對於其債權，則必見貨物之輸入，而保國際借貸之均衡。——英華芬氏（Sir Robert Giffen）爲近代國際貿易研究最有名之學者，他曾說過：『英國是一個輸入超過國，但是對於此進口貨所超過之代價，——英國是依國際投資所得之利益以爲抵銷，並備有盈餘。所以英國經濟之繁昌實以此爲巨大關係。』同時他又對於英國加以惕語講：『英國關於投資事業如一旦因他國之競爭，對外債權之收入減少時，則英國從來仰給於外國之原料品及食料之輸入，將因之大受妨害，而惹起國民經濟不良之現象發生。』彼又指上所述之債權收入爲無形之輸出（Invisible Exports）此語之精透確切處，尙爲現今之經濟學者所引用。因爲對外債權之收入，雖不能如貨物之形可以眼見，而實際與貨物之輸出有同一之効果。既一方有其輸出，則他方對於此必有其相當之貨物輸入。因此無形之輸出，而發生有形之輸入。則貨物入超之表現於貿易，亦屬當然。其結果進口出口之貿易縱不平均，而因國際借貸當可以上之關係而求得其平均。

（二）分析的觀察　以上爲國際貿易與國際投資之綜合的觀察，現在我們再爲分析的研究，則第一爲我們不可不提出來討論的，卽國際貿易之出超入超有無利害關係的一個問題？本問題應分成四項而論。

（1）入超有害說　入超有害說在重商主義時代，幾乎成爲一個定論，即在現在不於失爲一種俗說。我們先就有害說爲吾人所承認之部分試一說明。原來一國之輸入輸出，吾人若從經濟上徹底觀察，畢竟不外是一國對於外國貨財之銷售量與本國向外國貨財之供給量之比較，如輸入超過輸出時候，即爲本國生產力不及外國之徵，如出輸超過於輸入時候，即國民貨物之供給量勝於外國之證，而貨幣不過爲表示此種交換量之價值。所以由這關係以看，輸入超過實有二種地方可以認爲有害的。

一從品質上觀察，輸入貨物中如消費品、奢侈品占大部分的時候，這一種輸入超過，確實對於國民經濟發生不良之影響。因爲此種物品，如過多充斥於國內，不僅是對於本國貨財生產上無貢獻，並且適足以助長一國國民之奢風，而阻礙本國製造事業之發達。（詳細理由見本書二一二頁（C））

二凡在債務國，與被投資國，如國際貿易輸入超過輸出時候，此種入超，亦對於一國之經濟不是好現象。因爲此種貿易之入超，大概以外國資本流入而惹起的，而此入超，更不能不靠起外債以爲調劑。其結果遂致外債充斥於國內，而一國之公私經濟，將生絕大危險。

（2）出超有益說　以上是我們承認輸入超過有害說之正當處，其次有主張一國之出口貨如超過於入口貨時，即爲國家致富之徵之見解又是如何？這個問題我們大概承認爲正當。因爲在現代資本主義之國家，已如前所說，是以吸收非資本主義範圍之剩餘價值爲目的。然爲達此目的計，必有一種實行之手段，此種手段是甚麼？即是靠製造貨物之輸出，原料品之輸入之國際貿易。如此種貿易達到出超時候，即是表示生產品賣行之旺盛，而剩餘價值遂可無有的吸收。結局資本遂得無限之膨脹，而致富之目的以達。

（3）出超有害說　以上所說，係重商主義所主張，吾人固承認有部分之理由，但是此種命題，有時亦不必盡眞，而入超卻無何等之利益，此種事實嘗見之於債務國家。因爲一國對於他國，既已立於債務之地方，當然負有債務償還之義務，而在國際間之債務償還，多半是以貨物輸出作抵，然則此種輸出，原是爲履行債務而起，而因此惹起輸出超過現象，不過是表明本國爲製造此貨物所需原料資本勞動之犧牲，而爲巨額之外債償還，對於一國之經濟現象，並無何等良善之徵候可云。我們試一看今日之德國，其對聯合國之總賠款金額，爲一千三百二十億馬金克分三十七年償還。德國每年應付之數，除支付總賠款五分利息及減債基金一部分外，尙應支付二十億金馬克及輸出貨物之二成

半價額。試問德國以何爲支付？除貿易輸出之外，實無他道。所以在此個時候之輸出超過，畢竟不外是德國爲履行債務以一己之勞動、資本、原料品爲犧牲，而使一國之財產損失，所爲出超有益說，當不攻而自破。

（4）入超無害說　照上面第一項所說，一國對外貿易如輸入超過於輸出，即對於一國經濟爲有大害。然此須限於上所舉之二種特別情形方可作如是說。如其不然，一國縱爲輸入之超過，亦未見有何等之不利益，此與國際投資有重要之關係，試一述其梗概：原來資本主義組織之國家，其發達大概經二段階級而來的，第一段爲粗工業，即消費財之製造時代，第二段是精工業，即生產財之製造時代；前者是屬於資本主義發達尚未完成之國家，故對於國際貿易之保護關稅是所必要，而最欲的是輸出超過，最警戒的是輸入超過。前數世紀之重商主義，今日之新保護主義皆適用於此等國家的。然此等發達，如告一段落，而入於第二期之時，則資本主義之組織，即漸次達於完成。此期之特徵，即在國內之投資以受報酬遞減法則之支配，遠不若向外投資利息之優厚，資本將漸次生向外移動之傾象，而此時之貿易是以輸出生產財（如機械等）爲中心，在國際投資上，常立於債權國之地位。所以此種國家之對輸出貿易，因資本既生向外移動現象，（或以借之他國而生利息，或以投於外國而得

利益）已不若如前時在粗工業時代對於輸出超過要求之切迫，而在他方之對於輸入貿易，其國既以資本之大量集中而爲債權國，由每年在外所得各種投資之利益利息，又爲巨額，則在外國貿易上縱生入超之現象，亦容易以此項收入爲其塡補，且有盈餘，所以對於輸入超過，已不似前此之警戒。此二層關係，我們再爲簡單之說明，在第一段階級之國家，因資本是完全使用於國內，所以有此資本所換形之貨物，在進口入口之貿易上，務求輸出超過輸入，而使資本不生損失。至在後段之國家，因資本已不注重集中於國內，大概是常流向國際間。故對於本國之國際貿易，已不若前時利害關係之重大，縱因輸入超過貿易上稍有損失，亦可由在外所得之利益利息而塡補。此種在外之收入，雖有種種之不同，大別之可分爲五項。

一由在外投下資本所生之利益利息

二海洋間之貨物運費

三各種之手數費保險費

四海外勞動者之祖國送還金

五外國人在國內之遊覽旅行消費金

上述五項中，因各國之情形不同，而爲主要收入之項亦自差異，大戰前之英國實爲對外投資之一好模範國，對於論外國貿易與國際投資之關係，可以引來作一證明。據英倫統計雜誌社記者巴西氏（Sir George Paish）所發表英國在那時對外放下資本共爲三十五億磅，而平均利息爲四厘，其主要債權收入之項目如左。

對外投資之利息與利益　　一億五千萬磅

海洋運輸費　　九千萬磅

手數費保險費　　三千萬磅

據此投資以觀此種收入，純屬於上列五項中之第一至第三，而第四第五不與，總額共達二億七千萬磅，如與該國至大戰前每年之入超額約一億四千萬磅相殺，尚有一億餘磅之剩餘，而有以爲海外之投資，全不因入超而生惡影響，不特無惡影響，並因此種債務之相殺而以最便宜之條件，得輸入最低價之原料品及食料品，國民經濟且將以之受大利益，此卽入超無害說之概要。

此外尚有一重要關係應補述的，卽國際投資仍不外國際貨物之移動，這根本上的理由，已於前第三節詳爲說明，卽國際之資本移動，少以現金爲出入，通常用貨物以替代的。這樣看來，國際投資

國際貿易對於資本主義之國家，如鳥之二翼，車之二輪，不可缺一的！

試據以上諸關係而論其要點，第一我們是應該知道一國之進口出口貿易，是不能相均衡的，但在國際間資本移動之收支關係，卻是一致，而無形之輸出可以補有形之輸出。第二是從輸出輸入兩方面觀察，可得兩種之結論：即是在有些時候，輸出超過，對於國家為有益的，輸入超過對於國家是有害的。但在其他時候，輸出超過，反成無益，輸出超過反成有害的。為什麼生此不同之結論呢？即是關係於一國際投資，而與一國之為債權國或債務國，換言之，與一國之為投資國或被投資國，尤有重大之關係。如一國而為投資國時候，則輸出超過，誠如重商主義所說對於國家是有大益的，縱其處於輸入超過之國際貿易，亦因債權之有確實收入，可以移此填補，對於一國之經濟現狀毫不有害。然如一國而為被投資國或債務國之時候，這關係又是如何？先從輸出國說起，其國縱有輸出超過亦是一種債務償還之表示，與為他人作嫁衣裳無異，有何利益之可言。如為輸入超過，其害更不可勝言！因為一方以其為債務國關係，對於此項輸入超過之損失，實無他項債權收入可以補填；而在他方面，又須圖另起外債，以為償還。結局，將由年年之輸入超過而引起二重之負担，行見債外大批輸入，而國家財政，一國經濟，勢將瀕於破產！我國今日就是此種現象！國際投資與國際貿易之關係既明，我們遂可得知是

之結論。

第六節　國際投資與投資國被投資之關係

由前數節，我們對於國際投資已略得具體之觀念，現在應進而討論由投資所生之影響。這個問題我們把他分爲二項而論：即一爲及於債權國之影響，一及於債務國之影響，先就前者而論。

（一）及於投資國之影響　究竟國際投資與債權國有甚麼關係？關於這個問題我們應分爲綜合的與分析的之觀察。

（1）綜合的觀察　現在資本主義之國家，最所需要的，就是一市場與投資地。市場關係，說明在前，本節專就投資地一論。原來這資本主義國家的精神，是在於使資本爲無限之膨脹，設如此作用一停止時，這資本主義根本上卽生崩裂現象。這理由無他，是由他們內部組織生來帶有一種之缺陷。如這內部組織需得與其範圍外之非資本主義區域接觸時，這一種缺陷卽可得其彌縫。然這外部範圍，如愈形縮小時，則內部組織矛盾，將愈形暴露，而此組織遂不得不趨於破壞。是這樣時看來資本主義之能生存不破，就是全靠這外部範圍之存在。然這外部範圍，究何以對於資本主義有這樣大的關

係？因爲他們具有吸收資本主義國家之貨物及資本之容量，而本節所應專論的，即是此等投資地對於投資國之關係。原來這工業式資本是靠製造膨脹的，商業式資本是靠買賣膨脹的，借貸式資本是靠放債膨脹的。然須限於本國非資本主義區域尚數多存在，收益遞減法則尚未十分發生作用之時，才有此現象。假使資本主義已發達到於極端，非資本主義區域盡遭侵蝕時資本固得大量集中，而已無路吐出，勢必發生資本膨脹作用停止之現象，而資本主義將有崩壞之勢。然則這個時候之資本主義將如何做？則惟有向海外覓得投資地而投下其過剩之資本。於是此海外之投資地，遂爲各國爭奪之場。在投資地如爲直接投資，則無異於國內之行再生產式之循環，而工業資本商業資本遂得無限之循環而吸收剩餘價值之目的以達。然在投資地如爲間接投資，結局是與借貸式循環無異，而得達複利無限膨脹之目的。這一種剩餘價值與複利，既得源源供給債權國之資本，遂可繼續其投資，而資本主義可不至於崩壞。

（2）分析的觀察　在經濟學上，這國民收入，是很重要一個問題。而國民收入之來源，就是一個報酬。所以在本節內，應列於第一項之研究。

（a）國際投資及於收入之影響　我在前不說過嗎？這國際投資與利息利益之大小極

有關係的而利息利益之有大小，實不外該事業對於投下資本報酬之有多少。而這國際投資及於投資國之影響，第一就是國內報酬之增加，因內國資本，如向外國為巨額之輸出時，則此對外資本之增加，即是表示國內資本之減少，而國內資本實際遂生減少之現象。這一種資金供給減少結果，當然惹起資金需要之旺盛，於是利息遂隨之而騰貴，此即是國際投資對於資本之報酬所生之影響，——戰前歐州各國之利息，皆有漸次騰貴之勢，此原因雖有種種，而國際資本之移動，實爲促此之原動力。

（b）國際投資及於生產之影響　生產問題，實占一國經濟上重要之位置，國際投資當然有影響及於此的。本來國際投資如單從一時着想，假若本國資本向他國之流出，而本國生產力即因之減少，國富實呈損失之現象。然如從遠大方面着想，不特對於國家無害，並得因此增加國民之收益促起生產業之發達，終致一國資本之集中。其最顯著之理由有二：一是因國際投資而引起本國貨物之輸出。一是因國際投資而促起被投資國對於本國貨物需要之旺盛，前者之關係，我們已在前說明，即是不論直接間接之投資，其所投下之資本，決不是純以現金輸之他國，大概其中之大部分是替代以貨物而輸出的。此種輸出如一增加

時候，不是喚起本國生產力之發達是甚麼？縱然在有些時候，其所輸出之貨物——由投資惹起的——非必皆由本國而使被投資國向其他國家爲貨物之購買——此種貨物大概非本國所特產，——亦是常有。——此種貨物代價，是由投資國代付已說明在前——但一察其實際之支付，仍非現金而常代以貨物。詳言之，還是由投資國以前此輸入於第三國貨物代價尙未收領之部分，作此次債務之相殺。結局，仍與投資國本國之向外輸出貨物無異，當然對於本國之生產力，亦有促進之影響的。

其第二理由，大概在未開發之農業國家，其所最富有的，是天然物勞動力，其所最缺乏的，是資本。如一旦外資輸入，因其勞動力而開發該國之富源時，則其國之富必日增加，而該地一般人民對於文明生活所必要之貨物需要，必大大的旺盛，而購買力亦自增加。所以在此種地方之投資，實無異於爲本國資本家添了很多顧客一樣，而促進本國生產力之發達與國富之增加。不但使被投資國民本身對於投資國之貨物需要旺盛而已，並且投資國本身，亦因此對於本國製造家，實啓與莫大之利益。因爲投資國大概爲工業先進國資本主義國，被投資國，大概爲農業國或非資本主義國。如此二國間引起資本移動之現象，其結果前者必

多爲生產財或精工品之輸出，後者以外資之輸入而致生產之發達，必多爲粗製品或半製品之輸出。是此二者之間，必生貨物交換之現象而由投資國所需要的；是此種粗製品，所供給的；是生產財。因有被投資國存在底故，所以此種粗製品，既易由被投資國而買進，以供國民之消出，或再加工而輸出，而此種生產財又可靠被投資國以爲銷納，一舉兩得，無怪乎今日國際投資地之爭奪得厲害!

（c）國際投資及於分配之影響　國際投資如從經濟方面而論，不僅是對於生產，並對於分配問題，亦有大影響。其最著的，即一國之貧富階級，將因國際投資而益懸隔。因爲一國既達於國際投資之地位，則其投資，必已蓄集膨脹到一定程度，將藉國際投資而吐出的，如既向外覓得一定之投資地，則其國之投資家，必日臻富饒，而貧者愈達於苦況之境，不但此也，通常國內投資，常苦於勞動之不足，而工資因以增加。然資本一旦向外國爲鉅額之流出，則本國之生產事業，必形停頓，而勞動者大多數實有失業之憂，在社會問題上實示有極重大之關係。然此爲起初資本流出之現象，如流出時間既久，則必因此投資引起貨物之輸出，而本國生產力且將增進，工資自然又有騰貴現象。

（d）國際投資及於食料品原料之影響　我們在前節已說過，凡投資國家，以其爲工業國故，所以對於農業國之生產品，如食料原料等，是很缺乏的，有向其他國家購入之必要，自不待言。而國際投資對於解決此問題，亦是很重要的。因爲這資本，如一旦投於農業國時，實質上卽能助其生產力之發達，而增進農業物之供給。於是在該處之農業物，就中如食料品等之價格，遂不得不較前低落，而該投資國遇可以有利之條件，而輸入於本國內，以解決此食糧問題。英國在前世紀之於美國，投資卽由該處輸入食料品。今日之於坎拿大，亦由該處輸入其食料品，是最好之證明。這樣看來，這國際投資又爲資本國家解決糧食之一個要素，然須限於非資本主義之組織，多存在於世界時，始克有濟。否則內部之矛盾必將大大顯露，而資本主義將生破壞之現象，美國今日已非英國之食糧供給區域，可見他們範圍已是一天縮小一天的。

（二）及於被投資國之影響　由上面綜合分析之觀察，足見國際投資對於資本主義之國，寧爲絕對必要，我們已經明白了。現在我們應進而研究這國際投資與債務國或被投資國之關係。關於此個問題，可從二方面觀察；論之卽直接投資與被投資國之關係，及間接投資與被投資國之關係。

（1）直接投資與被投資國之關係　在未此論議問題之先，我們敢爲大膽之獨斷曰：『直接投資對於被投資國有百害而無一利』其理由可以於下說明：『究竟一國民所依賴以爲生活之源的是甚麼東西？不外是一經濟之富，經濟之富，又從何處產生，則盡人皆知的爲天然物，勞動，資本三者之結合資本是由前二者所產生所以生產富之要件，質言之，就是勞動與天然物二種，勞動是我們人類固有的，有生俱來的，無論處於何處之環境，是不能從外界而奪去的縱處在極端資本主義國家，亦須出相當代價，才可買得的，並且由我們無論何時都可以收回的至於天然物則異是，純爲我們工作的土地，之所產生，在法律上我們雖有其所有權，而其實質，則爲我們客觀之一種對象物，任何時候，皆可由他人從旁侵占得去的所以人類追於生存之必要，而有國家之組織，其目的即全在保全自己占有範圍；而從經濟上說，即全在保全自已藉以爲生活之天然物此天然物如爲他人所操，即國民生活將受他人之挾持此天然物如屬之於自己，則不限於國民本身，即子孫都可享鼓腹之樂但這天然物是一個渾括的概念，究竟這內容是甚麼？此雖複雜萬端，亦可舉其重要的，如農產物，森林，水產，鑛產，及各種原料品是，無一不與國民生活有密切之關係試問此種能可以操之於外人麼？外人直接能向此種投得資本麼？此爲直間投資及於被投資國之害者一其次關於生產，交通，金融事業，如外人亦有投

實權利，其爲害處亦與前者無異。因爲生產事業不特爲國富之所關，抑爲人民收入之所繫，試舉其顯著之例，如工場之製造，鐵路航業之經營，銀行之創設等設此種事業，而操之外人之手，則本國之經濟純爲外人之所吸收，國民生活必日趨於凋敝，此其爲害者二。加之凡投資必連帶政治問題，而有勢力範圍之設置以交通論，如爲鐵路航業之投資，於軍事運輸亦生重要之關係。試觀近世史潮，每因直接投資而惹起國際戰爭，亦爲不罕之事。然此係僅就政治方面而論其利害也，如從經濟方面觀察，則尤有重大之關係。簡單說來，即因此直接投資關係，資本家與勞動者二大階級之對立將不發生於投資國內，而發生於投資國與被投資國間，即前者之國民將變成資本家階級，後者之國民，將全淪於勞動階級，而生活愈形慘憺。這理由可以如下說明，即一國如由外人直接投資之時，則一切生產手段之所有權，生產事業之經營管理權，生產結果之分配權，將由彼等一手支配，而被投資國之人民，僅不過在其屬下討點生活，稍有微資的，可望當一個買辦與事務員，而貧而無告者，則只有當下等之奴隸勞動——工場之工人與碼頭之苦力——這一種經濟搾取的結果，凡外國人皆獲最大報酬，而無資者可望變成有資者，而在被投資國內遂隱然造出一種資本家之階級而在被投資國人民，則由資產者，將降爲中產者，中產者將淪爲無產者，而形成一個勞動階級之出現此二種階級既得出現則與一國內

階級問題之發生從為，寧無差異，惟有區別的地方，即前者之階級對立，爲存於異國家異種族間，而後者則常存於同國同種人間，是其特徵耳，請看今日之印度安南朝鮮等處，就可知道我們說的話爲不假。縱該處有種種文明之施設，但能享受者，只限於征服國民，該地住民那有此等福氣！是政治侵略之禍顯而暫，經濟侵略之禍隱而深，爲我們不可忽視的！我國民！其一察我國今日之境遇！

（2）間接投資與被投資國之關係　關於這個問題，可分成二種而論：其一即國家有償還能力時，間接投資之利害關係。其二，即國家無償還能力時，間接投資之利害關係，茲分論於後。

（a）被投資國有償還能力時，間接投資之利害關係。　間接投資是甚麼？已於前第三節投資種類項下說明，即不外一國間接以金錢借貸之於他國政府與私人，而已僅收其利息或紅利，至一切經營處分之權，皆歸之他人，而不得容喙的。此種投資，自較直接投資爲優，然不可遽云爲毫無害處。歷來關於外債輸入，學者間常有爭論，試一述其概要，先述主張外債有害的。

（I）外債有害說　第一說凡外債如多多輸入時候，則因此必引起政府發行紙幣，而使貨幣之膨脹。貨幣既形膨脹，其結果必致物價之騰貴。逼物價一貴的時候，外國貨物必非常容易販賣於本國市場，而惹起貨物進口增加之現象。反之，本國貨物之輸出，則與此相異，而生減少之趨勢。因爲在本

國市場，這物價如一騰貴的時候，則凡貨物之製造，所化的本錢必大，賣出如要不折本，勢非以高價賣出不可。凡貨物賣價一高，需要自會減少，而販路當然不易推廣於海外，所以運輸出之不振，由此個原故就可以推得了。這一種輸出減少輸入增加結果，一國對外貿易，當然失去其均衡，而國際金融之結賬上，勢必呈巨大之損失，而國家勢非另起外債以為填補不可。則前此費力借來之外債，適為促進輸入增加之原動力，而終以復惹起外債之發生，於國家可云無益。國家如對此債務不為支付，則必複利日增，而國家徒重其負擔，結局，對於國為大害。然如以他之方法設法籌還此種外債時，則不外表示在外存款之減少，而國家所發行之紙幣與所儲之現款，即失其均衡，而生金融之危機。

第二說　凡外債之借入，概括言之，對於對外貿易為有大害的因為一國之正貨，如存於外國之時，即不外本國在外國有其債權，而本國對此在外增金，實可發出兌票，指令存受現金之外國債務銀行照支。所以一國如入借外債，即不外此項在外資金之增加，而對於此所發送之匯票，亦不得不增加。這匯票增加結果，與普通貨物供給需要法則作用無異，如供給過於增加時，則需要自形減少，而支付地之兌票價格，遂不得不跌落。兌票如一跌落，則最不利者，必為本國辦出口貨之商人。因出口商人常以貨物代價之受領而存該處有其債權，通常為匯票之供給者。而兌票之價格，既因外債之充斥而跌

落，則商人由貨物所變賣之現金，以發送兌票關係是不能不受其損失。然在他一方，兌票價格如跌落時，受其利者必為辦進口貨之商人。因進口商人，常由該處而採買貨物，在該處必有其債務，通常對於此債務，必常以現金買進兌票，換言之，必需要兌票而為支付。在兌票價格既因供給過多而跌落，則進口商人以同樣之錢，則可多買得此便易之兌票，而以之作付給其輸入貨物代價之用。此貨物代價既以此種關係得便易之買入，當然在本國市場，容易得其販路，而辦進口商人必得其大益。此一種進口出口貿易之利害相反結果，必引起輸入超過輸出，而在國際借貸上，既為債務國，則必因此惹起一國經濟之不利，觀以前第五節之入超有害說可以自明。

（11）外債有益說　第一說　大凡一國經濟，如欲使生產事業為最大之發達，首先必要的，就是資本。但是這資本如缺乏的時候，這生產事業，當然無從說起，所以一國經濟條件上，如獨對於資本甚感缺乏，則從他國借入，亦屬事之可行者。因為大概現在資本國家之資本，都是很豐富的，其利息又甚輕微的，並且常欲投資於海外。如以相當之條件借入而利用之時，對於一國經濟，實可以收大大的效果。如徒恐其弊，舉外債之利，一筆抹煞，是為昧於經濟常識。請看美國日本，何一非由利用外債而致富強？外債何嘗為害於國家呢？

第二說　第二說之大要，大概與第一說之無條件承認外債有利異，是仍承認外債有害。但僅認其一有時害，永久終歸於國爲有益的。因爲通常外債之借入，已如前所說非純以現金，是代以貨物的。由是國際貿易上，當然發生輸入超過之現象，然不能以此即斷爲引起物價之騰貴貨幣之膨脹。因爲通常物服之騰貴，貨幣之膨脹，尙有其他條件存在，不必皆由於外債之輸入。縱讓一步而言，外債輸入有足以使物價騰貴輸入超過之可能性，然此僅止於一時之現象，決不是帶有永久性的。至其對於國家爲有益之理由，則以外債實不外由他國之資本貨物所組成，而因此外國資本貨物之輸入，對於本國之生產事業，實生不少之利益。由是本國之工商業，遂可望爲健全之發達，所製出之貨物，遂可漸次求販路於外。如國家一到此地步，則輸出之入超，必可漸轉成出超，而國際之債務，將因此可望其相殺，此豈非外債借入之大效果嗎？但是此種事業之實現，決非可望於期月之內，國民須出以忍耐力，至少非二三十年，難望有效的。

由上面看來，外借之借入，可說爲利象害有，決難爲一面之主張。不過以我們想來，外債不可借用抑未嘗不可借用。其最重處，即在於去其弊而取其利。要如何才能合此目的呢？則有三種爲我們應注意的：第一條件，第二用途，第三分量與時期是也。條件以何者爲宜？則利息要輕，回扣要少，擔保品不苛。

用途以何者爲宜?則最要的是生產,最忌的是消費,分量時期以若干爲合度?以何時宜於借入?則因國因時而有不同,不能設爲一定,不過約可舉的,凡資本缺乏之國家,都可借入。惟宜借之以漸,不可於一時間,爲大批外債之借物。至時期亦宜斟酌,大概物價騰貴時,似不宜外債之輸入。否則因此外債增加,愈促物價之騰貴,而國民生活,將因此愈陷於窮境。再外債較本國貨幣價値太跌落時,亦不宜借入。如一借八,將來國家因此必受重大之損失。如段氏民六七年之借日債,例每日金千萬元,僅合我國四百餘萬元,而現在如由我國償還,則每千萬元,須以中幣八百萬元始得償出,不算是損失是算甚麼?

(3)被投資國無償還能力時,間接投資之利害關係 以上所說的,是爲有償還能力國家外債之利害關係。至無償還能力國家之外債,其利害關係又是如何?我們關於此問題,亦有討論之必要的,通常國際間之借貸關係,與私人無異,如債務者無償還能力時,即發生債務不履行之結果。此一種不履行結果,債權國對於債務國,遂不得不執行種種手段,藉以達其債權收囘之目的。其最顯著,即

國交之斷絕

債務國人民財產之沒收

實力强制

國際的財政監督

外債之仲裁裁判

以上之五種方法中，第一種方法，爲對於債務國無甚利害關係，常爲債權國所不取。第二種手段，亦爲國際所不許，因此種惡辣行動，既有背於國際之正義，又不容易實行，並且又開債權國與債務國民互相報復之端。至第三種手段，表面上看來似乎可以實行，因軍艦之示威，港灣之封鎖，領土之占領，無一不可以制債務國之死命。此次德國爲賠款問題，卒屈服於協商國，即是其最著之例。然處茲複雜之國際關係，亦有不能一概論的，如戰前之巴爾幹半島大陸諸國有一國出如此舉動，其他國家，必不贊成，又於美洲之諸國，如美國以外之國苟出如此行動，美國必據門羅主義以相抗。是這樣看來，第三之手段，亦不能任意濫用，須限於各國間之利害一致，才有施行餘地。第四之手段，質言之，爲世界各國對於債務國獨一無二之處置方法，亦未嘗不可，因財政監督，既可奪債務國財政而經理之，以達其債權收回之目的，而於表面上，則可避去兵力之干涉，而免惹起國際之糾紛，試徵之於實例，則有各國對土耳其財政之監督，對埃及財政之監督，對希臘財政之監督，各國無不以此方法而收最大之效果；而債務國時有處於經濟壓迫之境遇，幾與亡國無異。然獨至於俄國則有例外，俄國自革命後，由蘇

維埃政府一舉而破棄外債百餘億佛郎，各國對之莫敢誰何，其所以然的原故，則不外一俄國國力之强大。是這樣看來，債務國如爲强大國家，則無償還能力爲不足憂，如爲衰弱國家，則無償還能力實屬可憂。至第六項之國際仲裁，亦不過以國際之信義道德爲束縛，加債權債務國舍此判決而不顧，亦無善後之辦法。

本章參考書（1）服部文四郎著國際經濟論（2）飯島幡司著金融經濟講義（3）河上肇著經濟原論講義（4）日本改造社出版改造雜誌十三年七月號（5）高城仙次郎著德國戰後之財政與金融

第二章　帝國主義在我國之投資的侵略

國際投資的重要概念，我們已在前大概說明，現在我們的重要任務，就是應用此項原理來說明我國在國際上之地位。考各國在國際投資上之地位有三：（一）對外爲純粹之投資國家，如大戰前之英國，戰後之美國，是屬於此類。換言之，即此種國家對外爲純粹之投資國家。（二）對外爲純粹之被投資國家，即本國對其他任何國家，皆立於債務地位，埃及土耳其是屬於此類的。（三）爲投資與

被投資兼有之國家，如日本法德，是屬於此類。究竟我國在這三項中，屬於那一項？欲明我國所處之地位，先不可不一分析我國對各國之經濟關係，簡單說來，我國對外通通爲被投資國債務國，各國對我通通爲投資國債權國，那末，我國在國際投資上之地位，是屬於第二類，與埃及土耳其爲伍，也就可以明白了。現在我們來討論這個問題，當然的要算一算各國在我國資本主義侵略之總賬，要算賬，先從各國在我國直接投資之賬算起。

第一節　各國在我國之直接投資

甚麼叫直接投資？我們已在前篇三節內說明，卽列國將其所有資本，不經我國人之手，而投於我國，其關於事業之經營管理及由營業所得之結果，一概皆歸其掌握，我國人毫不得過問。從利害關係而論，當然對於我國有百害而無一利，是不待說。（參看前篇六節及於債務國之影響）至此種投資目的物雖有千差萬利，而概括可舉的，大概不外鐵路、航業、工業、銀行、鑛山、森林、漁業等，茲分類說明之。

（一）鐵路投資　鐵路爲現今交通事業中最重要之物，對於一國之經濟、文化、政治、軍事，皆有重大之關係，無論從何方面觀察，皆不可操之外人。縱有萬不得已有需用外資時，亦只能與外國生債

權債務關係。如一旦將債務償濟，關係即行消滅，決不使絲毫關及鐵路的。然在我國之情形則大異趣，於我國領土內，竟有外人直接所有之鐵路存在，凡關於一切營業、管理，皆非我所得過問，詳細已於第二篇第三章鐵路項內詳爲說明，茲僅列表以示其概略。

鐵路名	所屬	投下資本	投資機關	距離	備考
中東	俄	六千六百二十三萬九千八百磅	中東鐵路公司	一千七百餘哩	割五百餘哩與日爲南滿鐵路
膠濟	德	二百七十萬磅	華德膠濟鐵路公司	二百七十七哩	
滇越	法	六百二十萬磅	滇越鐵路公司	二百九十三哩	
南滿	日	日金四億四千萬	南滿鐵路公司	本線四百三十六里 支線八十六里	
安奉	日	屬於上項資本	仝上	一百六十二里	
合計		英金七千五百十三萬九千八百磅日金四億四千萬		二千四百三十二哩	

由上面看來，各國在我國之直接投於鐵路之資本之數目，及所獲距離之長短，大概可以知道了。

惟屬於俄國之中東鐵路，自中俄復交後，已將爲我國收回之勢。其屬於德之膠濟鐵路，華府會議後，已

由我國出代價從日本手內購回。是現在純屬於外國之直接投資鐵路，僅有南滿滇越二條了。

（二）工業投資　為我國工商業最不易發展的有二個大原因存在：其一為關稅國定權之喪失。其詳已於一篇關稅章中說明白了。其次即為我國工業專有權之喪失，凡外國人皆可以在我國通商口岸有工業投資之權利，因之我國工商業，蒙其壓迫極大。獨怪我國人，歷來對於關稅權問題留意者固不乏其人，而對於工業專有權之喪失之利害關係，知之者則甚少。殊不知二者皆對於我國工商業有同等之重要，是闡明之責任，不可不首屬於吾人研究經濟的。

（1）我國工業專有權喪失之原因　一國國民之經濟的生產能力與消費能力，是約有定的，其所以能保持生產消費略相一致，全靠市場調節之力。所以我國工業專有權之喪失，又可說為市場獨占權之喪失。因為市場一喪失後，這外國貨物，遂可任意在我國製造販賣，大批充斥。而我國消費力當形減少。但是工業專有權之喪失其原因究竟在甚麼地方？從習慣上來說，外國人在我國開設工場，由來已久，大概五口通商後於通商口岸即見外人工場之設立。不過以那時我官吏之昏庸，國民對於經濟之無常識，皆視為一毫無足輕重之事。然此究為一種習慣，如未由我以明文許可，則任何時候，皆可由我將此權利收回。無如我國自中日戰敗後，於馬關議和條約，即以明文允許日人在我國通商

口岸皆有貨物製造權。由是凡與我有單方最惠條約之國家，皆可援利益均沾之例，向我國獲得工業投資權，而我國之工業專有權，遂向國際開放了，茲舉其文如左：馬關條約第六款第四項。

『凡日本臣民，得在中國通商口岸城邑，任便從事各項工業製造。……』（上編九卷二頁）

自這條約允許結果，凡在我國之通商口岸如天津漢口上海廣東等處，即見外人所設各種工場之逐日增加，烟筒林立，大廈連雲。

（2）國際的工業投資與我國之經濟關係　我國擁有四萬萬之人口，世界無比之豐富寶藏，在經濟上可以致富之勞動力、天然物、資本之三種要素中，已占其二，何以我國工商業尚不能發達？豈不是一大可不思議之事？但是，如我們詳細觀察我國之經濟現狀，關稅權既受限制於先，工業專有權又喪失於後，凡可以促進我國工商業發達之條件手段，無一不受外人束縛，是我國工商之不易發展，是必然的，非偶然的。關稅已在前說明，本節內當就工業專有權喪失與我國之經濟關係，爲一論究，本問題可從二方面觀察：

（A）從生產條件上之觀察　我們如從生產上所必需之條件一爲觀察，這工業專有權之喪失，對於一國經濟，實有重大關係。甚麼是生產上必需的條件呢？略可舉的有工場之位置、資本、技術、經

費能力、勞動力、原料品、市場七種。

工場位置何以關係重要？因爲工場第一要求的，須位於交通方便之地。原來交通機關之設備，實爲使生產事業發達之一重要手段。試從生產事業而論，所需的是貨物之賣出與原料之買進。然生產貨物實爲大批，如有剩餘時，不能不靠交通機關爲之分散於各處；如缺乏原料品時，則不能不靠交通機關爲之從各處集中。老實說來，交通機關之發達與否？實爲生產事業生死之所繫。是這工場位置，須設置於交通方便地方，不說自明。而號稱交通方便之地方，如具體言之，則不外航業鐵路經由之地。如從我國而論，合此條件的，當首數通商口岸。綜合我國全都之通商口岸觀察，非火車之所經，即爲輪船必由之路。所以我國工業之發達，第一當以通商口岸爲首。孰意我國對日本有馬關條約第六款第四項之締結，外人在通商口岸，有工業製造權，而工場位置之一重要條件，已爲外人均分去了，此實爲我國工商業不易發達原因之一。

如欲工業之易發達，第一是要原料豐富。我國素以地大物博著名，宜乎對於這個條件，占有特別之地位，我國之工業，當因之受重大之利益。但是如祥爲觀察，其實不然，因爲工業上所需的原料，大概不外二種：即特殊原料與一般原料，前者最顯著的即是煤鐵，無論何項工業，都應該需要的。而我國對

於此兩種原料之出產，據現在調査大概皆同外國人有關係，如撫順之煤礦，則全爲日人攫去，開平之煤礦，名義上雖爲中央合辦，而實權則操之英人，漢冶萍之鐵礦，則變成一中日合辦負債累累，是大家都知道的。至於一般原料雖比較收集容易，然在我們自己收集除少數享有減稅特典之機械式工業外，其他一切之工業材料，凡於其所經過沿途關卡，須要納出種種之厘捐的。而在外國人則僅上一回子口稅，——參看天津條約二十八條——即可任運各處加工製造，質言之，外國人在我國採取材料，反較我們更爲容易，是原料之條件，已不是我國能享其利益，此是我國工業不能發達之二。

第三如欲工業之發達，第一是要大市場之存在，此個條件好像對於我們的工業有最大利益。因爲工業上最所必需的，就是要自己貨物能源源暢銷。要得自己貨物源源暢銷，就是要大市場之存在。我國面積有數千萬方英里，人口有四億兼，自然是一個大銷貨市場無疑，對於貨物之暢銷，確是一個理想地，如從這點而論我國工業，卻有發達之餘地。但是自我國關稅自主權喪失後，我國之海關門戶洞開，外貨便如潮湧之殺至，自馬關條約第六條第四項規定後，我國工業專有權失，外國製品在我國，遂得大批製出，而我國之銷費市場，遂與各國人共有，而演成供過於求之現象，貨價當然跌落，以我國這樣的幼稚工業，如何能經此種壓迫呢！此我國工業不能發達之三。

第四如欲工業之發達，資本亦是必要條件之一。此個條件，實爲資本主義之國家最所擅長，而爲非資本主義國家之所短。因爲現代工業，實以大規模之製造爲其特質。顧此種大規模製造所需要的固定資本流動資本，都是絕大。其在資本未曾集中之國家，如欲經營此種事業，實爲困難。然在已得集中之資本主義國家則不然，其資本皆以工業式商業式借貸式之循環方法而得無限之膨脹，則以之投於製造事業，正是他們發揮本能的地方。所謂大資本就併合小資本，先進國工業就壓倒後進國之工業的一種事情，當然出現，此是經濟上一般之原則。但在我國之情形又是如何？我國不消說正是資本缺乏的國家，而各國是嘗富於資本的，如我國允許外人在我國直接投資，他們的大資本的公司，當然在我國高視闊步，壟斷一切，我國小資本如何能抵抗，豈有不受壓迫之理？此爲我國工業不能發達之四。

其次勞動力爲生產事業之一種要素，已成爲一般通論。我國人口有四萬萬衆，對於勞動力之供給，殆是無限。如從此點而論，我國的生產事業，當然立於最有利之地位。但是由馬關條約外國人遂可以自由在我國僱用我國勞動者，使之從事製造事業，是我們在生產上最有利之一條件，亦被外國人共通享有。他們資本既富，根基又固，如遇我國勞動力缺乏競爭僱用時，他們實可以增加工資而買占

我國之勞動者，我國工業家且立於受壓迫地位。所以從勞動之條件而論，我國反由有利之地位，降於不利之地位。惟能工可以制此外人之死命，此次五卅工潮，即可以證明之，願國人注意此點！

最後爲生產事業所必需的，尙有企業能力和技術人才二個條件，如以我們同他們比較，亦立於不利益地位。我們試分析來說，企業能力是甚麼？是經營事業之經驗，與公司之內部組織，前者在後進國之人民，固甚缺乏，而在我國更形不足。至後者之要點，則在一國法律之監督保護問題。在其他之國家，大概其國之法律，皆可以監督保護公司與股東之權利。而在我國，則凡各種公司皆爲大力者所操縱。又加以連年政局紛亂，軍閥專橫，法律威嚴墮地，以查保護監督實不可期。無論公司有如何不端之情事發生，亦都置之不聞，此即我國公司內部組織易生不良之原因。至技術人才，與一國科學發達之程度爲正比例。我國之科學既未形發達，則舉凡專門之智識，熟練之手腕，當然不及各先進國之優長，此從企業能力和技術人才之條件而觀，爲我國工業不易發達之五。

據上面七種條件看來，我們可以得一個結論，即勞動力、原料品、工場位置、市場四種，是爲我之所長，外人之所短的。至資本、企業能力、技術人才，則爲我之所短，外人之所長的。但至馬關條約一締結後，爲我們之所長的，外人已得而與我共有！爲我們所短的，外人愈得發揮，在我仍是缺乏！於是我國遂因

之贏得——工業不易發達之結果！

(B)從生產促進政策上之觀察　凡一國欲圖生產事業之發達，除上所論條件為必要之外，尚有人為的促進之方法，略可舉的有三：(一)保護關稅，即利用關稅政策，限制外國製品之輸入，以保持本國製造品市場之獨占。(二)獎勵金之給與，即國家對本國發達有望之製造品，按年賜與一定之獎勵金，以助成其發達。(三)減稅特與，即對本國可望發達之工業，給與免稅或減稅之特典，以達保護之目的。第一種之關稅政策，從我國而論，特分為外來輸入品之抽稅，與在本國製出品之抽稅二種。外來品之抽稅，已於一篇關稅章中說明，我國以受條約上之束縛，已無施行保護政策之餘地。而外國人在我國製出之工業品又是如何？倘如對於此種外國在我國製出之工業品，我有自主抽稅權力時，則縱對於外來品之保護政策失敗，我亦未嘗不可作亡羊補牢之策，無奈據下關條約第六款四項中所云：

「日本臣民，在中國製造一切貨物，其於內地運稅內地抄課雜稅，以及在中國內地沾及寄存棧房之益，即照日本臣民運入中國之貨物一體辦理。至應享優例豁除亦莫不相同。」

則我國對於外國在我國製出之貨物，其出廠稅，我只能為值百抽五之徵收，其於運往他處之厘稅，我只能為值百抽二·五之徵收。是據本篇看來，我國對於外人在我國從事工業之徵稅權，我亦受

條約上之限制，不能施行保護政策了。

至獎金之給與，是須有賴於國家財政收入之豐富。而於我國政府財政，以外債交迫，軍費誅求，已呈破產現象，自顧不暇！焉有餘力及此？所以獎金給與政策，簡直無從說起。

再請言免稅減稅之特典，此種政策，質言之，亦無異於保護關稅。因保護關稅，係使外來品多受一層生產費之負擔，所以他們輸入於我國之貨物賣價，自不能不以高價賣出，冀以彌補此項損失。而在我國貨物，即無此項關稅，免却一層負擔。當然可以廉價出售。此一種價格相差結果，當然可以驅出外國品於市場外。而達本國品獨占之目的，本國各種工業，當然因之得大利益，而呈發達之趨勢。至減稅免稅制度亦何莫不然，本國貨物如得因此免去幾分生產費之負擔，在賣價上即可得幾分廉價之出售。而外國人在我國之製品，如未得享有此項優待，則賣價上不能不比我多高幾分，則我亦可喚起貨物需要之旺盛，而達助成工業發達之目的。試一述我國此種減稅免稅之制度。

（一）機器製西式之輸出外國貨物，免除一切釐稅。

（二）機器製西式貨物之運銷國內者，於經過第一次稅局納一次之正稅後，（除京師崇文門落地稅外）得免除一切厘稅。

由是觀之，機器製品如運出口，則可豪減免出口稅之益，徵之現今文明各國，自屬當然之事。至運銷內地之西式製品，如納一次正稅外，則可通運各處，與外國之入口貨比較，倘有少納子口稅之益。我國似可貫徹幾分保護政策之目的。獨可歎的！我國對於本國製品之減稅免稅政策，亦受有外國條約之限制，凡我國如給與本國工業品有特別利益時，則在外國人所製之同樣工業品，亦得均沾。當時官吏之昏庸，經濟上常識之缺乏，不知此事之關係如何重大？由輕輕一紙！斷送若許大之權利！使我國工業界奄奄無生氣者，已至二十餘年。當時當局諸人之肉，其足食乎？試一引一八九六年中日特別之協定條約第三條——即中日公立文憑第三款——

『日本政府，承認我國對於日本臣民在我國所製出之貨，便宜酌量課稅。但其稅，不得與我國國民納稅相異，或較我國國民多課』。（此項條約未載國際條約大全）

此一種條約規定結果，外人在我國數多工業品，亦都享有減稅免稅之特益。是我國所行之減稅免稅政策，結局等於零，（Zero）如英美烟公司在東三省之享有原料品輸出免稅特典，即是其一例。據上看來，工業之必要條件，以馬關條約六條四項締結結果，既對於我不能占有特別利益而生產。政策，又以上述之條約關係，於我又無施行餘地，我國工業，遂到不堪言之地步！今不能不一論及外人

在我國工業界發展之概勢。

（C）工業專有權喪失之影響與其補救之方法　由上二段，我國工業投資專有權喪失的原因與其關係，我們大概可以明白了。那末當然的順序，我們應一探討外國人在我國工業界扶植之勢力，這個問題頗不容易。因為我國素來沒有一定之統計機關存在，究竟外國人在我國開有工場若干？工場種類如何？與我國工場為如何比例？恐怕無一人能答得出的。所以我們要取材料，只好求之於外人在我國所得之統計。據民國十一年日本時事新報所出之時事年鑑轉載上海之中國年報關於外人在我國之工業，有一表之記載。如此種數字可靠，則外人在我國之工業投資情形，大略可以了然。

工場種類	所有者		合計	工場種類	所有者		合計
	外國人	中國人			外國人	中國人	
蛋白質	九	二	一一	製革	六	五	一一
造兵廠	—	一五	一五	火柴	不明	不明	一九
鑵頭	—	三	三	造幣	—	八	八

業別	一	二	三
世門德士煉瓦	九	九	一八
化學用品	一	一	二
綿絲紡織	一〇	三八	四八
製絲			
蒸溜釀造炭酸	不明	不明	六二
船渠造船	二二	五	二七
蒸汽機關	二二	五	二七
電燈	不明	不明	三九
製粉	一七	二四	四一
家具	六	｜	六
瓦斯	四	｜	四
釘及針	｜	一	一
油房	一二	二二	三四
油榨	一	｜	一
製紙	不明	不明	一三
石印及鉛印	不明	不明	七四
軌道修繕	不明	不明	一二
搗米	｜	一〇	一〇
製網	一	｜	一
挽材	一八	二	二〇
肥皂及洋燭	一二	一三	二五
製糖	三	三	六

玻璃器	四	一四	一八
製冰及冷藏庫	九	—	九
鐵及鋼鐵細工	九	—	九
紙煙	九	九	一八
自來水	不明	不明	一九
毛織物	—	五	五
羊毛淸潔壓榨	一二	—	一二

以上爲外國人在我國投資一般之概況。紡績業爲我國各種工業中最發達之工業，今特舉各國與我國之種類與錠數，以示中外之比較。（一千九百二十三年所調查）

所屬國	工場數	錠數	機數
日本	四一	一•二一八•五四四	五•九二五
英國	五	五四四•五六六	三•八六三
中國	七三	二•一一二•五一四	一三•六八九
合計	一一九	三•八七五•六二四	二二•四七七

總之據上種種爲大量的觀察，我國固有之市場，已爲外國割據一半，所以我國之工業發達能力我國工場僅占其一半，外國人分去一半，一般工業如是，特種之紡織工業亦如是，我國工業界當然常呈受外國壓迫之狀態，是必然的，非偶然的，前歲我國紡織界所遭之大恐慌，倒閉者十之六七，轉賣與外國人者又若干？真算我國工業界最可痛心之事！說者概歸其咎於內部組織之不良，我則看爲我國人經濟上太無常識所致。經濟界有週期法則，由好況而起恐慌，由恐慌而入沉頓，又由沉頓經幾何時而入於恢復之途，以轉入好況之循環。是的，我民國六七年之紡織界，豈非呈空前之最好現象嗎？然係一時之現象；此種黃金世界，決非可以永久存在。乃我國人太無經濟常識，以爲好況長存，於是紛紛的羣趨於擴張之一途，誰料狂風襲來，此種基礎不固之公司，概隨之倒地以盡，然如這根本上原因，還由於外國人工場之多數存在，綿紗供給量超過於需費量所致，價格既落，而我國之紡織工場遂蒙致命之打擊！不單是紡織工業受外國工場之壓迫，極端言之，我全國工業，幾無有不受其威脅。我們如欲我國工業之發達，補救方法，是不可不一講求的。

我國工業界所受外國資本主義之侵略，已如病入膏肓，不易治療！不得已而講求補救方法，從理想上說，第一要求國人一致習用國貨，拒用外貨，其次則以全國人之精神，作廢約之運動，而圖達使外

國工場撤去之目的。然此爲事實上所難辦到，欲求比較上有可能性之補救方法，則惟有要求改約之一途。因條約不是永久不變的，實可以隨時改訂的。改訂之要點，以我們之見，仍應挽回我之徵收稅權對於外國人在我國所製之工業品，有自由課稅之權，力識如是，則可藉此以驅外國貨物於市場外，而我國工業或有可發達之希望。但此亦非易事，國民不苟欲我國工場發達則已！如欲其發達！則應以四萬萬人，作最熱力，最堅毅，最一致之國民運動！否則實難達改約之希望！

（三）鑛業投資　鑛業與國家土地，有密切之關係，而土地又爲立國要素之一，莫無任外國人直接投資之理，然我國自甲午戰敗後，外人群起攫取我國各種路權，鑛業亦爲各國逐鹿之一。光緒二十四年，德人藉口曹州殺戮教士，除攫得膠州及膠濟鐵路外，沿線鐵路三十里之採鑛權亦歸其掌握。同年英商福公司又攫我山西平定孟縣及煤澤之煤鑛。明年，德商瑞記洋行得山東之五鑛自庚子之亂，直隸開平煤鑛，爲德璀琳賣入於英人之手後，外人之要求鑛權者，日益衆，或沿膠濟先例，攫取鐵路傍鑛權，如南滿鐵路公司之取得撫順煤鑛，及中東鐵路公司之取得滿州里札賚諾爾煤鑛是也。或指定鑛地得政府之特許，如凱約翰之於銅山鐵鑛，立德約之於四川江北煤鑛，科樂德之於外蒙金鑛是也。或先與人私人訂立合同，而追政府追認，如直隸井陘臨城各煤鑛是也。雖以日俄戰爭之激刺，

國民之自覺大半收回，然公私所費實已不貲。其後各國以礦權相要索的，僅民三年日本大倉洋行，藉鑛師被殺要求合辦熱河阜新煤鑛。四年二十一條之交涉中，又有東三省九鑛之要求。此卽外人直接向我鑛業投資之大略情形。綜計各國向我國取得鑛山之方法有二：其一卽以附於鐵路之權利而獲得者，其二卽直以鑛山攫取爲目的而獲得者；前者之例，當數膠濟鐵路附近德人之鑛山採掘，後者之例當爲山西福公司之鑛權獲得。至外人同我鑛業之關係可得而論的有三：第一卽以資本直接投下，是屬於本篇內討論的；第二是由外人以資本與我合辦的；第三是單純借款與我開辦鑛山事業的，此二者當於間接投資節內再說。茲列屬於外人直接投資之鑛業一覽表，如左。

鑛質	地名	國籍	鑛權者	備考
煤	奉天撫順縣撫順千台山	日本	南滿鐵路公司	初爲中俄合辦日俄戰後爲日人所占我國承認
煤	奉天遼陽縣烟台	日本	同上	同上
煤	吉林寬城子	日本	同上	同上
金	外蒙圖車爾盟	俄		光緒二十九年俄人阿羅德呈請試辦

撫煤	滿州里諾賚諾爾	俄	中東鐵路公司	光緒二十八年中俄協約

此外已經政府贖回或取消者從略，僅列懸案未結之外資關係礦。

礦質	地點	國籍	備考
金	黑龍江岸	俄	光緒二十年訂立草約二十三年取消兩國互索賠償延未解決
礦	四川	英	光緒二十四年四川礦務局與摩爾根訂立合同逾限應廢累次爭執未決
煤油	新疆	英	民國九年中華礦業公司（中英合辦）呈請有案因新疆反對未決
煤	廣東	英	英國嘉素於民國九年與廣東省署訂立合同尚未決定
煤及煤油	山西	英	民國九年福公司山西省署訂合同政府未決

（四）航業投資

（一）外人在我國航業投資之情形　我國航業在二篇二章中已詳爲說明，至在本篇內應說的，則爲航業投資之關係。關於航業之投資，各國在我國之情形，有一般的，有特別的。甚麼叫一般之投

資？部各國不僅以我國爲航業之投資地，並且以本國爲航業之根據地而航行各國，並經過我國。從我國而論，各國每年在我國出入之輪船，那是屬於此類的甚麼呢？特別之投資部各國以自己所有之輪船直接航行於我國之沿岸內河，而圖資本之增加。試列一九二〇年列國在我國航業勢力比較表。

國籍		隻數	噸數	貿易額	貿易額百分比	總貿易額百分比
日本	一般貿易	八·〇二〇	九·九一三·九三六	二五六·五八四·九五七兩	二六·一三	二四·一七
	特別貿易	一七·〇八七	一八·二六七·六九六	二〇〇·六二六·三三七	二一·九七	
英	一般貿易	八·三九四	九·三〇三·八六六	五一八·五三九·七四七	三七·七〇	三九·七四
	特別貿易	三一·一五〇	三五·一〇二·八四一	六四·三六六·四四四	四一·六八	
美	一般貿易	一·六三八	三·二〇三·九三四	一二五·八四四·一三一	八·四一	四·九八
	特別貿易	二二·九〇九	一·五二四·四一九	二九·八六八·九九八	一·九五	
法	一般貿易	四五八	六六·〇七六	四三·三二四·七一四	二·一四	一·五六
	特別貿易	一四五	一九二·二五一	一三一·六六〇	〇·一五	
俄	一般貿易	一〇九	三五·三二四	四四·一四三·九八五	二·三五	一·四三
	特別貿易	一·九五七	一七八·二四二	九〇·四九一·九六〇	〇·六三	

國別	貿易					
丹	一般貿易 特別貿易	二九 四九	一三三•五二九 一五〇•六四五	九•二六六•七一七 一八六•六二二	〇•〇六七 〇•〇〇一	〇•三二
荷	一般貿易 特別貿易	三〇七 一〇二	二九四•四五三 一六四•三六八	一六•八三三•〇二四 一六四•三三八	一•一三 〇•〇〇一	〇•五八
意	一般貿易 特別貿易	四八 二六九	一一四•〇三一 二•八六九	三•四九七•二七四 一八五	〇•一五 —	〇•一二
挪	一般貿易 特別貿易	一〇八 三六三	一三•八二九 二九六•六八三	二•三〇九•九二六 八•四二八•五五六	〇•〇一七 〇•〇五五	〇•三七
葡	一般貿易 特別貿易	三四七 九	九五•八五 二九八九	一•五五一•四〇〇 三七•五六一	〇•一二 —	〇•〇六
瑞	一般貿易 特別貿易	三 —	七〇•四二八 —	三•八三〇•七四 —	〇•一六 —	〇•一三
其他	一般貿易 特別貿易	八六 三	七三•三二一 二•四二五	三〇四•四八四 三二•四七〇	〇•〇三 —	〇•〇一
我國	一般貿易 特別貿易	四一•六〇九 九五•七六八	四•四七五•〇二四 一三三一八〇•二九四	二四•九九四•四九九 六六五•五五五•九二四	九•〇六 四二•一〇	二六•五三

總計	一般貿易	六一・七九八	二八・八五五・一三七	一・三七九・四〇一・四六二	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇
	特別貿易	一四八・八一一	七五・四一三・五六八	一・五四六・八九八・七三五	一〇〇・〇〇	

據上以觀我國之航業界，一般貿易船舶在一千九百二十年出入於我國的爲六萬一千七百九十八隻，噸數爲二千八百八十五萬噸，其貿易額約十三億八千萬兩。

而特別貿易出入於我國之沿岸內河船舶合計十四萬八千八百十一隻，噸數約達七千五百餘萬噸，貿易額約十五億四千七百萬兩結局由航運所生之內外總貿易額，共達二十九億二千六百萬兩。而一般貿易爲總貿易百分之四十七成，特別貿易額爲總貿易額之百分之五十三。而一般貿易總噸數二千八百五十萬噸中，有二千三百七十萬噸，實爲我國與英日三國之所占，約爲八成二，美國八分，其他皆不足云，英國約占三成七，日本三成六，我國約九分。

以上爲一般貿易之狀況，更就沿岸貿易以觀，亦約與上相同，中日英三國共占其九成七，而總噸數七千二百四十六萬噸中，我國約有四成二分强，英國四成二分弱，日本一成三分。又從內外總貿易額而觀各國勢力之比較，英國約占四成弱，我國二成六分，日本二成四分，美國五分，法國一分六釐，其他則毫不足道。

據以上觀，我國對於特別貿易雖占四成二，但實包有帆船在內，其實在一般貿易上僅占貿易之九分，合算內外總貿易額，不過全數四分之一，而其他之四分之三，則依然落於外人手內，此部外人在我國航業投資之情形！

（二）外人在我國航業投資之機關　外人在我國從事航業的，大小不知有公司若干，限於紙幅，難以枚舉，茲就最有名之三公司一為略說。

（一）日清輪船公司（Japan China Steam Ship Co. Lt, d N. K. K.）日清輪船公司為日人所經營，其資格在我國航業界，實算後進，原名叫大阪商船公司，初入於我國時，以受三公司之猛烈抵制，經營極形困難，旋又以德法輪之加入，其事業益見不良，於是日人在我國經營航業者，為增其抵抗力起見，而有航業合同之提倡，議成，在我國之日本郵船大阪商船湖南輪船大東輪船四公司，遂改組為一公司，定名為日清輪船公司，設本店於日京，資本金增加為日金八百萬元，其後事業漸發進步，大行擴張，資本至現在，增至一千六百二十萬元日金，派設支店於漢口上海，又設代辦處於蕪湖九江長沙重慶。

（二）中國航業公司（China Navigation Co）本公司於一千八百七十五年，為英人所設

立，資本金一百萬磅，設本店於倫敦，是年卽建造船隻，開始航行於我國，國人常稱此輪船公司爲太古，殊不知太古不過爲該公司之一大股東，原名爲太古洋行（Butterfield and Swire）而航業不過爲該洋行經營之一種。此外尙兼辦有海洋輪船公司及中國互助輪船公司製糖公司香港造船所等。屬於自己經營之貨物，實是不少。到處設有支店而活動於東洋一帶，水陸設備，均甚完備，信用亦甚優厚，在我國之外人經營事業中，當首屈一指。

（三）印度中國航業公司（India China Steum Natigation Co.）本公司與上所述之中國輪船公司均爲英人所有，該公司係創於一千八百七十五年，資本金爲一百二十萬磅，於倫敦設有本店，而從事於我國之沿岸內河與東洋各港之航行事業。其一切之營業，一如中國航業公司之於太古，概託之怡和洋行（Jardine Matheson and Co.）代辦，我國人不察，常稱經怡和卽是該輪公司，誤也。原來東印度公司當解散時，其股東渣甸氏（Jardine）與馬日遜氏（Matheson）等合股另組公司，此實爲怡和洋行之前身。更於一千九〇五年，該公司遂改組爲股分公司，除代辦內外航業及上海虹口棧橋營業外，與太古同樣，並營其他各種事業，如製糖公司及其他之輸出輸入事業等，成績甚佳，信用亦厚，我國人稱之爲怡和洋行。

（四）招商局（China Merchants Navigation Co.）招商局實爲我國最大之輪船公司，又有最古之歷史，於同治十一年卽行創立。最初是以民營爲主而受官廳之輔助，其後至於光緒六年，返還官金而純爲一民營公司，

論招商局之開辦，實始於李鴻章之唱導，怡和洋行買辦唐景星開平公司股東朱雲甫等之發起，以資本金百萬兩，於一八七二年開辦公司，而購買亞丁號一隻，航行於未開港地間，此實爲我國自己航行事業之嚆矢。適彼時運河漕運，以的北戰事中斷，北京政府以迫於漕米之必要，遂擬改輪運，而對於前記公司，命江浙二省出官金補助，使成立一招商局，從事於漕米之海運，招商局之爲官商合辦的原故，也是由此來的。至一八七七年，更買收得旗昌洋行之船隻，而開長江航路，此卽成爲今日之招商局。

旗昌洋行，本爲美國羅素商會之所設立，開辦時，資本金約百萬元，後增至二百二十萬元，輪船有十八隻，而歸招商局之所買收。招商最初爲官商合辦，其後改爲商辦，至一八八二年，增資爲二百萬兩。創業以來，弊竇百出，虧折甚大。一九一二年有所謂改革問題之發生，增資本至八百萬元，然卒以種種阻力而不得徹底之改革，紛爭以至於今，股東數年未分紅利。綜該公司營業之失敗，由於內部之舞弊

者半，由於外人航業之壓迫者半，由於我國軍閥之不法扣留迫害者半。

以上所說的外國之三大公司與我國之招商局，實爲我國航業之骨幹，其他屬於各國與我國之小輪船公司，實難以枚舉，只得從略，茲列四公司之航業勢力比較表如左。

公司名	所屬國	資本金	船隻	噸數	成立年	航線
招商	中	八百萬元 中幣	三五	三四・六八三	一八七二年	(一)漢宜線(二)宜重(三)滬漢(四)滬甯波(五)滬福州(六)上海溫州福州(七)滬津(八)大連汕頭(九)上海香港(十)香港天津
怡和	英	一百廿萬 英金磅	五二	三六・八四七	一八七五年	(一)滬漢線(二)漢宜(三)漢口湘潭(四)上海青島(五)滬津(六)上海廣東(七)廣東香港天津
太古	英	一百萬 英金磅	四七	六〇・四九五	一八七五年	(一)滬漢線(二)漢宜(三)漢口湘潭(四)粵津(五)滬甯波(六)滬安東(七)滬牛莊(八)津滬(九)上海青島廣東(十)滬粵(十一)香港大連(十二)宜重
日清	日	一千六百廿萬元 日金	一二	二五・八〇七	一八九八年	(一)滬漢線(二)漢宜(三)漢口湘潭(四)漢口常德(五)鄱陽(六)大阪漢口(七)滬粵(八)宜昌重慶

（五）電線投資　外人在我國之電線投資，可分爲三種：（一）陸上電線之投資，（二）海底

電線之投資，（三）無線電之投資。陸上電線，係由我政府自辦，歸交通部管理，與外人僅有借款關係，無直接投資之可言。

至海底電線，可分爲三種：（一）爲我國政府之所有線，（二）爲中外合辦線，（三）爲外人直接投資線屬於我國政府所有的，僅有由廣東省之徐聞到海南島海口之徐海線，及從上海經芝罘到大沽口之滬沽線，與由烟台到大沽口之副線。屬於中外合辦的，則有中日合辦從芝罘到大連線。屬於外人之直接投資其屬有六：

（一）屬於英國大東電報公司之經營線（Eastern Extention, Australasia and China Telegraph）（1）香港川石山線。（2）川石山上海線。（3）香港檀香山線新嘉坡歐洲線。（4）香港柴棍新嘉坡線。（5）香港海防線。

（二）丁抹大北電報公司（Great Northern Telegraph）經營線，（1）香港廈門線。（2）廈門上海線。（3）上海長崎線。（4）廈門海防線。

（三）法國經營線　廈門鼓浪嶼海防線。

（四）美國太平洋商務電報公司（Commercirl Pacific Cable Co.）經營線，（1）上海馬

尼拉線。(2)香港馬尼拉舊金山線。

(五) 日本經營線(1)上海長崎線。(2)福州台灣線。(3)大連佐世保線。(4)旅順芝罘威海衛線。

(六) 德國大德電報公司 (Deutsch-Niederlandische Gesellschaft) 經營線。(1)烟台靑島線,(2)靑島上海線。(3)上海約浦(Yap)線。按上述各線,日德戰後,爲日人所占領,後由山東條約,靑島佐世保間日人有利用權,其他皆還佐他國。

無線電信　第三種之無線電,在我國可分爲二種:有屬於我國自辦的,有爲外人直接投資創辦的。其屬於我國的,共有十二處,地點爲北京武昌上海崇明吳淞張家口廣東庫倫福州九處,合南苑天津保定共十二處。其中之吳淞福州廣東北京張家口武昌廣東庫倫係屬交通部,供一般之使用。其他則屬於軍事上使用,歸陸軍部管轄。

至外人直接投資所建設無線電台,據華盛頓會議所列出者如左。

屬於日本者,其地點如下:(一)北京日本公使館(二)天津租界(三)漢口租界(四)大連(五)濟南(六)滿州里(七)靑島(八)秦皇島

屬於美國者其地點如下：（一）北京美國公使館（二）上海新聞路水道公司（三）天津租界（四）唐山

屬於法國的其地點如下：（一）天津（二）上海濟南路（三）上海霞飛路三七五號（四）廣州灣（五）上海佛蘭西軍營

屬於英國者其地點如下：（一）上海公共租界芬蘭路（二）上海四馬路外灘

屬於俄國者其地點如下：（一）哈爾濱

據上表以觀，外人在我國所設之無線電台實達二十處。（外國軍艦上之無線電台其數不明）即日本八，美國四，法國五，英國二，俄國一，均有外國兵隊保護，故其電力之大小與電波之長度實非外間所能推之。至關於外人在我國所建設無線電之解決，則有華會議定之辦法，已詳於第一篇一般商埠之交通行政節。

（六）銀行投資　金融界之銀行與銀公司，在今日經濟、政治、軍事上，均占有極優越之勢力，已詳於本書帝國主義章內，因為從前銀行之職務，單止於存款放債兌換，然今日之銀行，除此數種營業外，更進而直接向各方面投資，隱然為一國工業生產之原動力，甚至勢之所趨，有銀行團銀行公會之

產出，結聯成大團體，以壟斷把持一切，其結果即一國之政治關係，軍事行動，亦大有仰其鼻息之概，此在國內銀行一般之概狀。至在外國之殖民銀行與銀公司，其勢力之偉大，更較國內爲勝，質言之，該銀行銀公司，即殖民地之支配者，凡一切之施設，無不在其掌握。赫魯發丁氏（Hilferding）於所著之金融資本論一書中，謂：『現代銀行，實爲產生帝國主義力之原動力』，洵屬的確之見。

所以各國在我國開設之銀行，關係我國極大，從其性質而言，實爲直接投資之一種，應於本節內研究。

（一）各國銀行在我國投資之略歷　各國銀行，在我國勢力之發達，間接實可操縱我之財政經濟，已不是我們一人之私言。然考溯其略歷，各國在我國最初爲銀行之開設的，實以一八四五年英國東洋銀行在香港成立支店爲嚆矢，其次則爲麥加利銀行，於一八五三年，設本店於香港，於一八五七年，設支店於上海。至滙豐銀行，則於一八六四年始在香港設置本店，更三年成立支店於上海。中日戰後，日本之正金銀行，英國之有利銀行，俄國之道勝銀行，法國之東方滙理銀行，德國之德華銀行，相繼設立於上海，庚子義和後，美國之花旗銀行，比國之華比銀行，荷蘭之荷蘭銀行，日本之台灣銀行，依次成立。此等銀行，皆不消說是以本國對華之貿易發展爲目的而創設的，實含有帝國主義侵略之色

彩，故凡遇我國有政治經濟利權之獲得，無不見該銀行等之活動，其政府且爲之後援，此風至歐戰起時爲極盛，歐戰停後，其勢爲之一頓。

（二）各國銀行在我國營業之情形　各國銀行，在我國之營業，係各依其國之法律以爲行動，故甚鮮共通一致之步調。惟近年鑑於我國銀行之興起，以共同害利之關係，相率爲共通協約之規定，謀爲抵制，禁相侵犯。

某業務可得而說的有兩種：（一）普通業務，即存款放款匯兌等屬之。國際貿易信用狀之發行，尤爲他們之重要任務。（二）特種業務，即金塊銀塊之買進賣出等屬之。然均以榨取我國民經濟爲目的，

至各國銀行在我國商埠所發行之鈔票，亦有略說之必要。原來各國銀行在我國所發行之兌換券有兩種：（一）爲兩券，（一）爲元券，而元券占其大部分。其流通最廣信用最厚的，首數匯豐，其流通市面而爲香港上海等處。麥加利正金次之。正金在我國東三省一帶甚多，東部則少。華俄則於北滿州有其勢力。華比花旗荷蘭等銀行，則常流通於上海。台灣銀行則於福建台灣發揮其勢力。至其紙幣之流通額，通常爲百元、五十元、五元、一元之四種，其發行數目，通常付於祕密，不易得知，惟據調查得的，

匯豐 { 原發行數　一五・〇〇〇・〇〇〇元
　　　 追加數　九・五三九・一九一

麥加利 { 法定數　九・〇〇〇・〇〇〇元
　　　　 流通數　八二二・五九一

德華 { 法定數　二・六二六・六四一兩
　　　 流通數　二・五九五・九六八兩

(三) 各國在華銀行一覽表

名稱	所屬	資本金	總行分行所在地
麥加利銀行 Charterdbank of Iudia Australia and Chih	英	法定三・〇〇〇・〇〇〇 實際三・〇〇〇・〇〇〇 磅	分行廣東福州漢口天津上海青島總行倫敦
匯豐銀行 Hongkong and Shanghai Bank Corporation	英	法定一五・〇〇〇・〇〇〇 實際一五・〇〇〇・〇〇〇 磅	總行香港分行上海北京天津青島漢口福州廈門廣東
有利銀行 Mercantile Bank of India Ltd	英	同上 一・五〇〇・〇〇〇 同上 一・〇五〇・〇〇〇	總行倫敦分行北京上海天津

東方匯理銀行 Banque de J Inds Chine	法	法定四五•000•000佛 實際 一二五0•000郎	總行巴黎分行上海香港
花旗銀行 International Banking Corporation	美	同上 八•五00•000 同上 八•五00•000弗	總行紐約分行北京上海
友華銀行 Asia Banking Corporation	美	同上 四•000•000弗 同上 ——	總行上海分行北京天津漢口長沙廣東香港
大通銀行 Equitable Eastern Banking Corporation	美	同上 —— 同上 ——	
運通銀行 American Express Co	美	同上 —— 同上 ——	
美豐銀行 American Oriental Banking Corporation	美	同上 —— 同上 ——	總行重慶分行上海
荷蘭銀行 Nederlanshe Handel Mastsch-appi	荷蘭	同上 七0•000•000 同上 七0•000•000弗	總行亞姆斯特州分行上海
安達銀行 Nederlanshe Indishe Hande's-b nk	荷蘭	同上 —— 同上 ——	

華比銀行 Banque Sino Belge	比	法定七·〇〇〇·〇〇〇弗 實際五·〇〇〇·〇〇〇	總行北京分行上海
正金銀行	日	同上一〇〇·〇〇〇·〇〇〇日 同上一〇〇·〇〇〇·〇〇〇元	總行橫濱分行滬漢口天津香港大連北京青島牛莊奉天長春哈爾濱開原濟南
台灣銀行	日	同上六〇·〇〇〇·〇〇〇 同上四五·〇〇〇·〇〇〇元	總行台灣分行上海福州汕頭廈門廣東九江香港
朝鮮銀行	日	同上八〇·〇〇〇·〇〇〇 同上五〇·〇〇〇·〇〇〇元	總行京城分行上海奉天大連遼陽鐵嶺營口四平街旅順鄭家屯
住友銀行	日	同上七〇·〇〇〇·〇〇〇 同上四〇·〇〇〇·〇〇〇元	總行大阪分行上海
三井銀行	日	同上一〇〇·〇〇〇·〇〇〇 同上六〇·〇〇〇·〇〇〇元	總行東京分行上海
三菱銀行	日	同上五〇·〇〇〇·〇〇〇 同上三〇·〇〇〇·〇〇〇元	同上

以上六種，爲各國向我投資之大概。至其他尙有漁業、農業、林業、等。先從漁業而論，我國沿海七省

之沿海區域產魚之處實多多爲日俄兩國所縱漁，亦算外人在我國直接投資之一種。其最著者，則爲日人在我旅順大連之漁業，每年產額約達一百七十餘萬元。至農業，日人在東三省間有從事開墾，然其詳則不得而悉。林業則有鴨綠江中日開辦之採木公司，吉林之森林借款，然均爲間接投資，不應在本節內討論。

第二節　各國在我國之間接投資

關於我國直接投資之討論既完，現在我們應該討論的題目，就是一間接投資。甚麼叫間接投資呢？即是外國資本投入我國時，須經我國人之手。其最著之例，如我國之借款及外人購我公司之股票等是也。外人只能照借約上收入利息或照股票額面收入紅利，其他一概之管理經營權，皆屬於我。至間接投資之種類，從其投資之客體物，可分爲向政府投資與地方團體投資及向私人私人團體之投資三種。茲分類說明之：

（一）向政府投資　向政府投資，換言之，卽是我國政府向外國之借債。論我國之外債問題，關係錯綜，種類極繁，斷非本篇內所能盡。無已，只論其要略。我國政府之借債，從其用途，可分爲政治借款、

經濟的借款二種，前者大概屬於消費的，後者大概屬於生產的，先一論政治外債。

（1）政治外債　我國的財政，是純以借債為生活，從前清以至民國，起債之紛繁，種類之複雜，古今萬國，罕有其比。欲求於此有限之篇幅，而明其大概，殆戛戛乎其難，我們從便宜上，姑分為五期。

第一期　中日戰爭以前

第二期　自中日戰爭至庚子事變

第三期　自庚子事變至清末

第四期　自民元至袁氏殂逝

第五期　自袁氏死後至現在

第一期　我國財政第一期，為收入有餘之時代。而開借款之嚆矢的，實為同治四年，向英倫銀行借款一百四十三萬一千六百六十四磅。其用途係以之支付賠償俄國損失之用。照約於簽字四月後開始償還。自同治四年，至光緒十三年，共借外債六，總數約近四千萬兩。此項總債務，至光緒二十八年，均行償清，此為我國外債流入之第一期。

第二期　本期為我國財政之受創期，亦即外資流入之漸盛期。然其原因，則由於甲午之敗戰因

我國自甲午戰後驟加兩種之負担，其一部因戰爭所發生之軍費，其二部因戰敗所負担之賠款，均不能不仰給於外債。計從光緒二十年，到二十四年，五年間所負之外債，實達五千四百四十五萬五千磅。其中六百六十三萬五千磅，則爲戰費所消費，其他之四千七百八十二萬磅，則爲充作賠償金之用。——賠款二億兩——由是每年由償外債之原利合計，實應支出二千五百餘萬兩之多。而當時之關釐等稅收入，不過二千一二百萬，縱以之悉充此項外債之償還，猶有不足之勢。我國財政入不敷出之狀態，其端則開自本期，而爲他日財政紊亂之伏綫。

第三期　後五年而有拳匪事變之發生，我國竟以此負担巨額之賠款，除應償原金爲四億五千萬兩外，此款本金如每年以四釐息作算，至三十九年償清之日止，尚應付利息五億三千二百三十餘萬兩。是因庚子事變，我國名義上雖爲四億五千萬兩之負債，而實質上則近十億兩，此爲我國人應所深知的。賠款本不是外債，我何以要列入借款項中說明呢？因賠款雖爲我國向外國賠償損失，不算是外債，然各國竟如以外債借之於我一樣，公然加算利息，使我增重負担，不算是一種借債是甚麽？我們說他們行的是帝國資本主義之經濟的榨取，由此可以證明。我國自經此項負担後，初年之償還額元利合計約一千八百八十三萬兩，與舊債合計每年實應償還四千二百四十三萬。加之當時條約規定，

須以銀合金幣償還，而彼時之銀價，逐日跌落，初三年歸我之損失，已至八百餘萬之多，綜計我國自本期起，每年應付之外債。

賠款元利合計	舊外債元利合計	共合計
一八•八二九•五〇〇兩	二三•六六〇•〇〇〇兩	四二•四二九•五〇〇兩

由上面看來，庚子賠款，實占我國當時外債之一半有奇，而我按年應付外債中庚款亦幾占一半。是庚子事變可稱為我國財政一絕大打擊，以後財政之愈加紊亂，胥庚賠之所賜，故稱庚子以後為我國財政之致命傷期，亦無不可。

第四期　本期實為我國借債之濫觴期，亦即外資之流入最盛期。因民國承清衰敝之餘，各省解體之日，地方解款既絕來源，中央軍政各費又需用多端，於是逐不得不以借債為生活，而為本期之特色的，即嘗以經濟借款為名，而流用於軍政費是也。

本期內借款可分為兩種：（一）零星借款，（二）大借款，前項借款，亦有因大借款成立而償還的，亦有未償還的，亦於大借額成立後而尚有小借款成立的。至後項中應說的，即民二年所成立之善後大借款。本大借款，一稱為一九一三年五國善後五釐金幣借款（Reorganization Loan of

1913）五國借款團以匯豐德華東方匯理華俄道勝及正金五銀行爲代表，借款額共二千五百萬磅。

總之：從民國元年到民國三年之外債，實達四千五百八十萬磅之多，然此等皆消費於政費，此三年中，就單算其利息，亦達二千五百十九萬兩。袁氏勢力極盛時，各省尚有解款，中央所起公債，尙有信用，故當時之財政收支情形，頗能勉强相稱，殆夫帝制風起，袁氏仆焉，而我國財政愈不堪問矣！

第五期　袁氏逝後，段氏秉國。歐戰發生，我國爲參戰問題，與聯合國協商結果，庚子賠款允延期五年，我國於此期間內，每年遂得免支銷一千九百八十九萬兩。又由對德墺宣戰結果，遂得解除債務約五千萬兩。是從支出而言，我國彼時每年至少可減少二千餘萬兩之負担，加之自歐戰起後，銀價騰貴異常，金價極賤，如以銀價還外債，爲利實大，而當時之鹽餘，每年且增至八千萬元，關稅每年增八百萬兩，從改革我國財政而言，當時實一絕好之機會。乃當局諸人，利令智昏，貪婪賣國，不特對於我國財政，未加整理，且從而濫借外債，不惜舉四萬萬人所負担之金錢，捲入於私囊內！國家仍是困窮，財政愈爲紊亂，撫今思昔，不能不令人痛恨於安福諸人賣國肥私也！綜計是期內我國所借外債，大概日款居多，此則以歐戰關係，歐美各國資本家皆無力借給所致。本期所借外債，總額爲日金一億七千萬元，有名之參戰借款濟順高徐鐵路借款，皆於此期內成立的，此卽爲外資流入我國之大概，茲將每期所

負外債列出於左：

第二期　五千四百四十五萬五千磅

第三期　六千七百五十萬磅

第四期　四千七百八十萬磅

第五期　一千五百八十萬磅

上列各項外債合計，約達一億八千三百餘萬磅。然此項債務，我國按年應有償還，而其利息每期又有增加，據最近調查我國政治借款，長期外債約一億八千七百餘萬磅，短期外債，七百四十餘萬磅，合計一億九千五百餘萬磅。至民國十一年末償還之款，尚一億四千萬磅，合我國銀元約十二億一千萬，元之譜，如至於還清期，和利子合計，須二億三千萬磅。而各省所負之外債，尚不在內，計此項總債務中，可分為有確實担保之外債，與無確實擔保之外債二項。前者約有六款，共十億元。後者共有七十七款，為二億一千萬元，剋下元利大有不能償還之勢。

担保確實之外債一覽表

借款名	起債原額	未還原額	利息	起債期	償濟期
俄法借款	四億法	一億六千四百萬法	年四分	一八九五	一九三一
英德借款	一千六百萬磅	七・四六六・五五〇磅	五分	一八九六	一九三二
續英德借款	一千六百萬磅	一一・九六〇・〇五〇磅	四分五厘	一八九八	一九三四
庚子賠款	六千七百五十萬磅	五七・五八八・四三二磅	四分	一九〇一	一九四五
五國善後借款	二千五百萬磅	二五・〇〇〇・〇〇〇磅	五分	一九一三	一九六〇
克利斯浦借款	五百萬磅	五・〇〇〇・〇〇〇磅	五分	一九一二	一九五二

各國別政治外債

（一）日本債權二十八款，共英貨七百六十八萬八千八百六十七磅，日幣一億六千二百四十八萬二千一百零三元，銀洋百五十萬元。

（二）英國債權十款，共英金一千九百四十五萬〇二百七十七磅，銀洋百二十萬元。

（三）美國債權九款，共美金一千二百三十三萬八千六百九十八元，英金二百五十一萬七千三百五十九磅，銀洋八十三萬元。

（四）法國債權三十三款，其法金一億六千五百二十九萬一千三百二十五佛郎，英金一千五百七十二萬六千二百二十八磅，銀洋六十三萬四千一百元，銀八十六萬八十三兩。

（五）俄國債權九種，共英金二千七百〇一萬九千四百六十七磅，銀洋八十八萬七千九百〇四元。

（六）德國債權六款，共德金四百四十八萬一千一百八十五馬克，英金十萬二千磅，銀十三萬六千九百十七兩，又銀八十萬。

（七）奧國債權八款，英金四百二十六萬金千三百十四磅。

（八）比國債權五款共英金百十八萬二千三百五十六磅，法金一萬佛郎，銀洋八萬元。

（九）意國債權，——團匪賠款——英金五百八十八萬二千四十六磅。

（十）西班牙債權，——團匪賠款——英金二萬四千五百六十五磅。

（十一）葡萄牙債權。——團匪賠款——英金二萬三百八十六磅。

（十二）瑞挪債權，——團匪賠款——英金一萬一千四百〇五磅。

（十三）荷蘭債權二款，共英金十四萬一千九百八十四磅。

（十四）共同債權，英金四千三百六十六萬三千六百鎊，法金一億六千四百四十三萬八千二百九十佛郎。

我國之債權國共計十三國，現在我國每年應付外債元利合計實近一億元之譜，試將以上各項借款換算成元，以求其百分比，則（按本表採自日人書籍故所載我總外債十七億元為日幣）

國別	金額（單位萬）	比例
日本	六〇・六二〇	34%
英	四〇・三五〇	23%
美	一・九九二	18%
法	二九・七一四	16.9%
俄	三三・七七六	19.3%
比	八・七二六	5%
合計	十七億五百十七萬元	

由是觀之，各國在華之政治債權，日本實占其首，其次為英法俄比又其次也。

（2）經濟外債　關於經濟外債，由我政府借的可分為兩大項，一鐵路借款，二電政借款。

（a）鐵路借款　於歐洲市場而見我國鐵路公債之發行，實爲光緒二十四年京漢京奉兩公債，其後漸次增加。現在我國鐵路借款之總額，實達於一億一千四百萬磅，然其中實含有未發行額及償還額，如從此中控去此數，尚欠四千三百九十萬磅，其債額如左。（注意）本表內滬寧一名稱[illegible]

起債期	名稱	起債額	現在額	債權國	償清期
一八九八年	京奉	二・三〇〇・〇〇〇磅	一・三八〇・〇〇〇磅	英	一九四四年
一八九八年	京漢	五・〇〇〇・〇〇〇	償清	比俄法	一九三〇年
一九〇二年	正太	一・六〇〇・〇〇〇	八〇〇・〇〇〇	比俄法	一九三二年
一九〇三年	滬寧	二・二五〇・〇〇〇	二五〇・〇〇〇	英	一九五三年
一九〇三年	汴洛	一・六四〇・〇〇〇	一・二三六・〇〇〇	比	一九三三年
一九〇五年	道清	八〇〇・〇〇〇	六四三・〇〇〇	英	一九三五年
一九〇五年	粵漢回收	一・一〇〇・〇〇〇	償清	英	一九一七年
一九〇七年	廣九	一・五〇〇・〇〇〇	一・五〇〇・〇〇〇	英	一九二七年

一九〇八年	新奉	三二•〇〇〇	一五•〇〇〇	日	一九二七年
一九〇八年	滬杭甬	一•五〇〇•〇〇〇	一•三五〇•〇〇〇	英	一九三八年
一九〇八年	津浦一次	五•〇〇〇•〇〇〇	四•八〇〇•〇〇〇	英德	一九四〇年
一九〇八年	郵傳部	五•〇〇〇•〇〇〇	四•七五〇•〇〇〇	英德	一九三八年
一九〇九年	吉長一次	二一五•〇〇〇	一五一•〇〇〇	日	一九三四年
一九〇九年	贖路	四五〇•〇〇〇	四五〇•〇〇〇	英	一九三〇年
一九〇九年	贖路乙	二三〇•〇〇〇	二三〇•〇〇〇	日	一九三〇年
一九〇九年	贖路丙	一九四•四〇〇	一九四•〇〇〇	英	一九三〇年
一九一一年	津浦二次	四•八〇〇•〇〇〇	三•〇〇〇•〇〇〇	英德	一九四〇年
一九一一年	整理鐵路	一•〇〇〇•〇〇〇	一•〇〇〇•〇〇〇	日	一九三六年
一九一一年	粵漢川	六•〇〇〇•〇〇〇	六•〇〇〇•〇〇〇	英德法美	一九五二年
一九一三年	滬寧二次	一五〇•〇〇〇	一三五•〇〇〇	英	一九二三年

一九一三年	海蘭	一〇•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 四•〇〇〇•〇〇〇	比	一九五三年
一九一三年	同成	一〇•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 一•〇〇〇•〇〇〇	法比	一九五四年
一九一三年	浦信	三•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 二〇〇•〇〇〇	英	一九五三年
一九一四年	欽渝	二四•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 一•二八四•六二四	法	一九六四年
一九一四年	寧湘	八•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 五〇〇•〇〇〇	英	一九六〇年
一九一四年	沙興	一〇•〇〇〇•〇〇〇 未發行	前貸 五〇•〇〇〇	英	一九五四年
一九一五年	交通部	三〇〇•〇〇〇	償清	英	一九一九年
一九一六年	四鄭	五〇〇•〇〇〇	五〇〇•〇〇〇	日	一九五六年
一九一六年	濱黑	五•〇〇〇•〇〇〇 未發行	六〇•〇〇〇	俄	一九六二年
一九一七年	吉長二次	四二五•〇〇〇	四三五•〇〇〇	日	未定
一九一八年	吉會	未定	先交 一•〇〇〇•〇〇〇	日	未定
一九一八年	濟順高徐	未定	先交 二•〇〇〇•〇〇〇	日	未定

一九一八年	滿蒙四道	未定	先交二•〇〇〇•〇〇〇	日	未定
一九一八年	四鄭二次	二六〇•〇〇〇	二六〇•〇〇〇	日	未定
一九一九年	道清二次	三五〇•〇〇〇	三五〇•〇〇〇	英	未定
一九一九年	交通	一〇〇•〇〇〇	一〇〇•〇〇〇	英	未定
合計		一一四•一四六•四〇〇	四三•九三五•二七〇鎊		

其間未發行及已償還之鐵路名稱數目如左：

既成線未發行額	
滬甯	三五〇•〇〇〇鎊
津浦二次	一•八〇〇•〇〇〇
計	二•一五〇•〇〇〇

未成線公債未發行額	
海蘭	六•〇〇〇•〇〇〇鎊
同成	九•〇〇〇•〇〇〇
浦信	二•〇〇〇•〇〇〇
欽渝	二二•七一五•三八〇

既成線債清數	
京漢	五•〇〇〇•〇〇〇鎊
粵漢收回	一•一〇〇•〇〇〇
計	六•一〇〇•〇〇〇

甯湘	七・五○○・○○○
沙興	九・九五○・○○○
濱黑	四・九四○・○○○
計	六二・九○五・三八○

（b）電政外債　各國向我電政事業借款，據現在調查總額如左。

名稱	訂借期	年限	原有債額	利率	現欠額	債權者	備考
滬煙沽正水線借款	一九○○	三十年	二一○・○○○鎊	五釐	一○一・七五○鎊	英大東丹抹大北兩公司	
滬煙沽副水線借款	一九○○	三十年	四八・○○○	五厘	三二・○○○	大東大北兩公司	
大東北公司借款	一九一一	二十年	五○○・○○○	五釐	三四・八五六	英丹抹	
馬可尼公司無線電墊款	一九一八	四年半	三○○・○○○	八厘	三○○・○○○	英	
中日實業公司電話借款	一九一八	三年	日金10・000・000	八厘	10・000・000元	日	

中華匯業電線借款	一九一八 五年	日金元 二〇・〇〇〇・〇〇〇	八釐	二〇・〇〇〇・〇〇〇	日	
興亞公司電報借款	一九二〇 十三年	日金元 一五・〇〇〇・〇〇〇	九釐	一五・〇〇〇・〇〇〇	日	
天津電話借款	一九一二 九年	四七・〇〇〇鎊	七釐	不明	德瑞記洋行	
武漢電話借款	一九一六 十三年	九三・三八一鎊	七分	不明	日三井物產公司	
三井海軍無線電信借款	一九一八 四十年	五三六・二六七鎊	八分	五三六・二六七	日	按上借款現在美日兩國紛爭未決
中美無線電台建築借款	一九二一 十年	美金 四・六二〇・〇〇〇	七分	四・六二〇・〇〇〇	美	同上

以上計現欠英金一百三十一萬五千六百七十一鎊。——每鎊以十元作算。實欠中幣一千三百一十五萬六千七百一十元。——日金四千五百萬元，——每元如以七角作算，實合中幣三千一百五十萬元。——美金四百六十二萬弗，——每弗如以一元三角作算，實合中幣六百萬元。——總計，我國電政借款共欠五千零六十五萬六千一百一十元。

（二）向地方團體借債　我國不僅是中央政府以借外債為生活，降至近年，即各省，亦幾以外債過日子。因之我國財政，更不容易整理。大批外資更源源流入中國。綜計我國二十數行省中，借有外

債的省區實是不少。原來地方團體之借款，必須經中央政府之許可，方能有效。各國法令，大概是同一之規定。我國在前清時代，中央號令，甚嚴，各省尚罕有外債之借入。降至民國，武人專恣，中央號令，既不出國門，於是地方借款，遂成爲各省武人政客分肥之好機會，而各省之借外債，亦與中央借款同奏進行歌曲了。計民國成立以來，各地方所借外債之數如左。

名稱	訂借期	數目	年利	償還期	債權者
湖北匯豐銀行借款・維持上海市面借款	一九〇九年	五〇〇・〇〇〇兩	七分	一〇年	英
	一九一〇年	三・五〇〇・〇〇〇	四分	五年	英俄德比日法美
湖北[illegible]借款	一九一一年	二・〇〇〇・〇〇〇	七分	一〇年	英法德美
廣東市面借款	一九一一年	六〇〇・〇〇〇元	六分	一年	日台灣銀行
廣東市面借款	一九一一年	一・〇〇〇・〇〇〇元	六分	二年	日台灣銀行
直隸瑞記洋行借款	一九一一年	八〇〇・〇〇〇磅	七分	十年	德
浙江軍器借款	一九一二年	五・〇〇〇・〇〇〇馬克	六分	五年	德

湖北捷成洋行借款	一九一二年	三•〇〇〇•〇〇〇兩	七分	三年	德
京畿水災借款	一九一七年	五•〇〇〇•〇〇〇元	七分	一年	日本興業銀行
奉天一次借款	一九一七年	一•〇〇〇•〇〇〇元	六分	二年	日本朝鮮銀行
奉天二次借款	一九一七年	二•〇〇〇•〇〇〇元	六分	三年	日本朝鮮銀行
奉天三次借款	一九一七年	三•〇〇〇•〇〇〇元	六分	五年	日本朝鮮銀行
湖北實業借款	一九一八年	一•〇〇〇•〇〇〇元			正金銀行
陝西實業借款	一九一八年	四•〇〇〇•〇〇〇元	八分		正金三菱銀行
山西防疫費借款	一九一八年	七二〇•〇〇〇元	七分	二年	四國財團
維持江甯市面借款	一九一〇年	三•〇〇〇•〇〇〇兩	七分	一年	英德法

（三）向私人與私團體之投資。我國私人或我國私團體之借外債者，實繁有徒。惟以我國未有完全之統計機關從事調查，所以此項種類與數目，我們竟不得而知了，現在我們關於此個問題只

能將我國與外債有重要關係的私人，或私團體，略爲說明，以概一般。

（1）漢冶萍公司　我國私人團體與外債最有關係的首當數這漢冶萍公司，我們試分二段來說：

（甲）漢冶萍公司之略歷　要論我國漢冶萍公司之情形，必先從大冶鐵山說起。因爲漢冶萍公司是以造鐵爲事業而大冶鐵山，則爲該公司採鐵之地，連類而及，自是自然之勢。原來大冶鐵山爲鐵山舖獅子山之總稱，屬湖北武昌道大冶縣直轄。光緒十六年，張南皮督鄂時，聘德國技師採鑛於大冶縣附近，發見大鐵山。其技師竟以洩之於當時之德國駐華公司，該公使遂向我要求該地採礦權，並鐵路建設權。經幾許之折衝，始讓步爲凡技師聘用機械購入，須先向德國商議，該交涉始告一段落。

光緒十七年，購地於漢陽而建設製造廠，此實爲漢陽鐵廠之起源，原定資本爲六百萬兩，後增至一千萬兩。其經營籌畫爲德國技師，機械則從英國輸入，大冶鐵山之鐵路布設材料，則仰給於德國。工廠完成後，由比國技師司掌一切。後三年，德人乘鄂政財政之窮，以三百萬兩之借款關係，取比國技師而代其位。惟以德人過於橫暴，我國復僱用比國技師，由比國借得三萬百兩，以償其債，德人關係於是完全斷絕。光緒二十四年三月，張氏以該廠成績不良，奏歸盛宣懷招商承辦。其後遂由盛氏添招商股

二百萬督辦廠事。二十四年，復借德款四百萬馬克經營萍鄉煤鑛，燃料有着，規模於是略具。三十年，因張氏原建之熔鑛爐與鑛質不合，遂以日本所預付購鐵代價日金三百萬元改造新爐，鐵質於是轉佳。三十三年，更合萍鄉煤坑改組稱爲漢冶萍公司，此後日人之勢力，遂漸侵入，排去德比之勢力而代其位，今日已成根深蒂固也。

通常稱爲漢冶萍公司實合三種機關而成：其一卽大冶鑛山之採鐵所。其二爲江西萍鄉之產煤所。其三卽漢陽鐵廠之製鐵所，爲我們該知道的。大冶鑛山之鑛區面積，約我國二百平方里，所藏鑛質，大槪由一億噸乃至二億七千萬噸，除象鼻山爲官地外，其他悉屬民地。凡足踏之所，無不見有鐵鑛之分布，通常露出於外的，稱爲露頭，其高約九百尺。最豐富之處，經調查完了的，約十餘個，現刻正從事採掘的，爲得道灣之獅子山，鐵門坎之鐵山等處。全山盡爲大鐵塊之聳立，用露天工作法之採掘，卽可採出。故其工作極爲容易，採鑛費每噸不過六角六分。至其鑛質，大半爲磁鐵鑛，而赤鐵鑛及褐鐵鑛亦多含有的。鐵山的鑛質雖不十分純良，而獅子山鐵鑛，則平均實含有五十八乃至六十五%之成分，較之世界最良鐵鑛之瑞士產鐵亦無遜色。不過好的，則爲日本獨占，而質不純的，則歸我有，此不能不令人有利權外溢之歎！

萍鄉之煤炭事業，係因張之洞創設漢陽鐵廠時，煉鐵燃料，附近甚難供給。於是分派德國技師馬克斯及賴倫二氏，向各處探求煤礦。遂於光緒二十四年，於江西發現煤田，並測得其礦質甚適於大冶之鐵質。張氏乃約同盛宣懷以資金百萬兩，從事採掘。然事業開始後，資金甚感不足。又於光緒二十八年，向德商禮和洋行借入四百萬馬克，充作採礦一切經費，並以德人賴倫爲技師。其後資金復告不足，向日本大倉洋行前後爲二回三百八十萬元之借款。於一千九百零八年，遂與大冶鐵山漢陽鐵廠合併，屬於漢冶萍公司之經營。萍鄉之煤礦區域，現時爲公司所採掘的，實以安源山爲中心，東西十里，南北二十里，更從其含煤區域而論，東北連亘約六十英里。據專門家推測，一年以百萬噸採掘計算，亦可繼續達五百餘年不盡。其炭質爲有煙炭，甚少揮發分量，並富於粘着性。故適於骸炭製造。質脆不發，故粉狀多而大塊少，一日出煤量約二千四五百噸，年產額約八十萬噸。

（乙）漢冶萍公司與日人之關係　論我國漢冶萍公司與日人起初生關係的，實始於滿清時代之中日冶鐵條約，該條約係發源於伊藤博文之遊歷我國，向西太后以大冶鐵礦之購入爲請。遂於光緒二十六年，由日本製鐵所長官和田維四郎與當時之鄂督張之洞及盛宣懷有上約之締結。本條約所包含的要件是甚麼？約有四項：（一）日政府每年向該公司爲五萬噸之購入。（二）百分之

六十左右合鐵價，每噸定價二圓四角。（三）本契約所載之平均價格，二個年繼續有效。（四）本契約期間十五年。」其後三年，復有所謂三十個年契約之締結，其要點，即由日人預借三百萬日金與該公司，以後由該鐵之代價作價還，並限定鐵價每噸日本金三元，此為日本同我公司關係之第二步。而此期間內，漢冶萍公司以內部種種弊關係，虧折不堪，逐累次向日本三井正金銀行借入大批外債，由是日本人之在漢冶萍公司，遂根深蒂固，牢乎不可拔了。其中最大的為一九一三年九百萬之大借款，原來在本條約以前，所借入外債，概為零星之借入。於結算上，整理上，殊多不便。於是遂由雙方同意包括的有此借款條約之締結，同時更為舊債償還而有六百萬元之借債，以作鐵石先交之代價。此二項借款之重要條件，則為技師長及會計監督均須採用日人。今年又有八百萬日金之借入，由是漢冶萍公司名雖為我國經營，而其實與中日合辦無異，一切大權皆操諸日人，甚至自中日交涉結果後，由我國以條約承認其嚴酷之要求，試摘其要點如左：

「將來漢冶萍公司如同意與日本資本家合辦時，中國政府須與於承認，對於該公司不可加以沒收。無日本資本家之同意，不可收該公司為國有。除日本國以外，不得借入他國之資金。」

（二）南潯鐵路　本鐵路，實為我國商辦唯一之與日。其鐵路人生關係的，實為一千九百〇七

年向東亞興業公司之借款，原來南潯鐵路實爲江西由九江到南昌之一段，爲我國南潯鐵路公司所創辦，建築費預定爲七百五十萬兩，惟以應募不如意，通共籌得資金不過百五十萬元，去所預定額，尙甚懸遠。遂由該公司向日商興業公司借入銀百萬兩，始得開工，迄於千九百二十年五月，僅得完成德安間三十二哩之一段，旋以資金涸竭，更向興業公司借入五百萬元，工事賴以續行。無何二次革命事起，該線適當戰事區域，所受損失實大，前所借款消費殆盡，尙未竣工，於是復有第三次向興業公司二百五十萬元借款之成立，爾來工事比較進步，至九千百十五年，全線始得開通，而日人於該路之債權，實已得達於極强固之地步。

第三節　合辦事業與公司事業

直接投資，是以資本直接投入我國，間接投資是以資本借與我國，已大概說明於上了。然間接投資，尙有一種，我們應該說的，即公司事業與合辦事業是。此種事業，與上二項有差別的，即一方面外國人，不能如直接投資可以資本投於我國而掌理一切，而在他方又非單純借款可比。除收利息保有債權之外，又有分享經營，以股東資格來干與一切事情。故從其性質而論，於上說二種外，當立專條討

論。

（一）外國人在我國之有公司投資權與合辦事業權，其根據在甚麼地方呢？ 外國人在我國通商口岸，有直接投資工業之權利，說已明在前了。而外國在我國對於各種事業，有當股東之權利，實根據於光緒二十八年之中英續約第四款（上編四卷二十三頁）由我國承認英人在我國有投資於股分公司之權利，不單是股分公司，並且由二十九年中日通商續約第四款，（上編九卷九頁）凡關於以公司形式組織之投資事業，日人皆有參與權利，此即為外人在我之參與各種公司投資之根據，而中外合辦事業之來源，亦由此可以明白了。此項投資與工業投資有差異處，即工業投資，外人只限於通商口岸，而公司投資，則不問是否通商口岸，外人皆可一律投資。此則因前者由條約有明文限定範圍，而後者則渾括規定一切對於投資區域毫未加以限制的原故。

（二）外人之公司投資與合辦事業對於我國經濟之利害關係 此種投資事業，如從投資國而論，實為資本輸出最好之機會，亦即為維持其資本主義之存在，與促其侵略之一個好手段。我們以前不說過嗎？現在資本主義發達國家，已由貨物輸出而達於資本輸出，所以只要有可以輸出其資本之方法與機會，皆為彼等所愿意。而公司投資與合辦事業，即為資本由彼國輸入我國之一種，當然對

於彼等有極大之利益然對於我國之利害關係則如何?我們實有討論之必要。本問題如從我國經濟而論,可云利弊兼備。先請說其利處,第一我國是一缺乏資本之國家,利息又重,如爲中外合辦,或許外人公司之投資,則資本既得源源輸入,各種事業卽有開發之希望,其利一。其次我國人民素對於公司經營能力,與各種事業所需要之技術,均不及外人之優長。如因此得與外人合辦,則可取彼所長而補我所短,其利二。然在他方其弊亦有不可勝言者:第一外國極富於資本,我國則短於資本,所以每一中外合辦公司之出現,名爲中外合辦,而實則我不過徒有其名,而一切之資本均出自外人,一切之經營權,皆操之外人,壟斷獨占。加之直接投資,無異於斷送各種經濟權利,間接投資不亞飲鴆止渴,所以皆爲我國人極端反對,外人於近年,亦有所顧忌而不敢發推。至於公司投資與合辦事業,既可免直接間接投資之名,而又可得其實,近年中外合辦事業之愈見增加,也就是爲此個原故。我敢斷言今後外資之輸入我國,必取此種形式爲多,爲我國經濟界將來之深憂,必數這公司投資與合辦事業,何以有如此之戾害?卽由我國人居其名,而外國人取其實由如形式,我國全部經濟利權,可以於不知不覺間移之外人,亦是意中之事。關於此個問題,目下應由我政府設法取締,實爲急中之急。其最簡單之方法,卽如礦山條例,以外資不可超過全體資本之一半爲條件,亦不失爲取締於法令之一法。

(三)中外合辦事業之効果　外國人向我國各種公司投有資本若干？種類如何？則不得而知。推至於中外合辦事業，據現在調查所得，實有如次之結果。由此外人在我國之合辦事業種類與勢力，略可窺覘一班。

中外合辦重要事業一覽表

國名	合辦公司名	事業種類	資本金	成立年
中英法	福公司	山西省煤油鐵	一〇・〇〇〇・〇〇〇兩	光緒二十四年
中英法	福公司	河南省煤油鑛	一〇・〇〇〇・〇〇〇兩	光緒二十四年
中英	會同公司	四川省鐵煤	一〇・〇〇〇・〇〇〇兩	二十五年
中法	福安公司	四川省煤	一〇・〇〇〇・〇〇〇兩	光緒二十五年
中日	宜城煤鑛公司	安徽省煤	五・〇〇〇・〇〇〇元	光緒二十四年
中法	和成公司	四川省煤鑛	不詳	光緒二十八年

中俄	穆稜煤礦公司	吉林省煤	不詳	民國十三年
中法	元亨公司	廣西省鉛礦	二・〇〇〇・〇〇〇兩	民國十三年
中法	來福公司	貴州省鉛礦	二・〇〇〇・〇〇〇兩	民國十三年
中法	亨利公司	貴州省錫礦	六〇〇・〇〇〇兩	民國十三年
中英法	隆興公司	雲南省各種礦	五〇・〇〇〇・〇〇〇兩	光緒二十七年
中法	大東公司	福建各種礦	七・四八〇・〇〇〇元	光緒二十八年
中英	江北片煤公司	四川省煤鐵煤油	一七・〇〇〇・〇〇〇元	光緒三十年
中德	中興煤礦公司	山東省煤	二・五〇〇・〇〇〇元	光緒三十一年
中法	大羅公司	貴州省雲母錫	二・〇〇〇・〇〇〇元	光緒三十二年
中俄	華俄道勝銀行	銀行事業	三・五〇〇・〇〇〇元	光緒二十二年
中法	中法銀行	銀行事業	七七・〇〇〇・〇〇〇法	民國七年
中日	中華匯業銀行	銀行事業	五・〇〇〇・〇〇〇元	民國七年

中意	華義銀行	銀行事業	二二·〇〇〇·〇〇〇元	民國十年
中法	振業銀行	銀行事業	不明	民國十年
中德	中德銀行	銀行事業	公債三·〇〇〇·〇〇〇元	民國十年
中美	懋業銀行	銀行事業	五〇·〇〇〇·〇〇〇美金	民國九年
中德	井陘煤鑛局	直隸煤鑛	五〇〇·〇〇〇兩	光緒三十一年
中日德	北洋保商銀行	銀行事業	三·〇〇〇·〇〇〇兩	宣統三年
中日	鴨綠江採木公司	滿州木料採伐	三·〇〇〇·〇〇〇元	光緒三十四年
中日	本溪湖煤炭公司	滿州煤鑛及製鐵	七·〇〇〇·〇〇〇元	宣統二年
中英	門頭溝煤鑛局	直隸省煤鑛	一·〇〇〇·〇〇〇元	不詳
中日	立大麵粉公司	上海製粉業	二〇〇·〇〇〇元	光緒三十四年
中日	上海絹絲製造公司	上海製絲	四〇〇·〇〇〇兩	光緒三十二年
中日	鐵領電燈局	滿州電燈業	一·一〇〇·〇〇〇元	宣統二年

中日	昌圖株式社會	不詳	三〇〇・〇〇〇元	光緒三十二年
中日	營口水道電燈公司	營口水道	二・〇〇〇・〇〇〇元	光緒三十一年
中日	三泰油房	滿州製油業	三〇〇・〇〇〇元	光緒三十三年
中日	正隆銀行	滿州及華比銀行	三・〇〇〇・〇〇〇元	光緒三十二年
中日	瀋陽馬車鐵路公司	奉天馬車鐵路	一・九〇〇・〇〇〇元	光緒三十二年
中日	日清火柴公司	長春火柴製造	三〇〇・〇〇〇元	光緒三十三年
中日	信泰公司	長春豆粕	一五〇・〇〇〇元	宣統元年
中英	開灤礦務局	直隸省煤礦	二・〇〇〇・〇〇〇磅	民國元年
中英法	福中	河南省鐵礦	一・〇〇〇・〇〇〇元	三年
中法	中法實業銀行	銀行事業	四五・〇〇〇・〇〇〇佛	二年
中日	中日實業公司	企業投資	五・〇〇〇・〇〇〇元	元年
中日	壽星麵粉公司	天津製粉業	二五〇・〇〇〇元	四年

中日	鴨綠江製材無限公司	滿州安東縣製材材料	五〇〇〇〇〇元	四年
中日	順濟公司	上海鑛業	二・〇〇〇・〇〇〇元	三年
中日	大連交易所	大連交易事業	一・〇〇〇・〇〇〇元	二年
中日	瀋陽保信公司	信用事業	五〇・〇〇〇元	五年
中日	開原交易所	開原交易事業	五〇〇・〇〇〇元	五年
中日	長春交易所	長春交易事業	五〇〇・〇〇〇元	五年
中日	電氣興業公司	電球及電氣機械製造	一・〇〇〇・〇〇〇元	六年
中日	上海電氣公司	電氣機械製造	一・〇〇〇・〇〇〇元	六年
中日	公興鐵廠	工場用工具附屬品販賣	二〇〇・〇〇〇元	六年
中日	安川製造所	賣鐵製鐵	二・五〇〇・〇〇〇元	五年
中日	天圖鐵路公司	間島鐵路事業	一・〇〇〇・〇〇〇元	七年

以上共計中日合辦事業二七，中法合辦事業十，中英合辦事業四，中德合辦事業三，中美合辦事

業一，中英法合辦事業三，中日德合辦事業一，從合辦事業而論，其勢力當以日人爲首，英法次之。

第四節　我國之國際投資與資本帝國主義之關係

據第二章看來，各國在我國之投資是怎樣的情形？我們是可以明白了。由是我們就知資本主義國家，必以其過剩之資本向外投出，理論上，事實上都不得不然。而我國以地大物博著名，適爲其投資之理想地，故不期而外國資本，遂如排山倒海之怒潮，傾注於我國，其結果因此金融資本之侵略，我國民之資本，遂被其剝盡無遺，而銀根之枯竭，民生之凋敝，遂爲不可免之事實也！現在我們如從一般之投資而論各國資本之向我國輸入之理由，自因我國尙爲農業國關係，由投資所獲得之利息與利益，俱較他國遙爲優厚，故外資競集於我。而地理的理由亦甚重大，如日本之向東三省投資，俄國之向內外蒙投資，法國之向雲南投資，英國之向廣東投資，無不以地界毗連關係，易使地方資本之輸入。至第一次之善後大借款與日人之參戰軍器借款，則顯含有政治之性質也。各國向我投資之原因明矣，請論投資內容與貿易投資及於我國之影響。關於投資內容，不問其爲直接投資與間接投資，實質上，仍不外各個貨物之向我輸入，是商埠篇之理論，亦未嘗不可移之投資，蓋要之仍不外榨取我之剩餘價

値，以助其資本之增殖。至關於我國國際貿易與國際投資之關係，我國年年之對外貿易，既爲一種繼續之出超，則單從貿易而論，也算國民重大之損失。然如我國對外投資苟立於主動地位，則倘望如英國之年收利息以彌縫此失，無如自前章研究結果，我國對外係爲債務國，爲被投資國，不特對外無有收入，並且須歲歲付外人以巨大之息金，而投資又而爲貨物輸入之變相，是投之對於我實受二重大損失。蓋因貿易，我之剩餘價值，既被其榨取，因投資我國民之資金又被其吸收，欲求我國民不爲貧窶子不可得也！所以我國在國際投資上，純處於被侵略之地位，而況從直接投資而論，我國又爲被投資之國家，各項利權之遭外人侵蝕者不知幾許，由是我國民之財源窮。再從間接投資而論，我國又爲無償還能力之國家，由是我國財政將因之破產，而受外人之監督，故論我國今日之國際經濟危機，實無大於此者。

全書結論

由本書研究之結果，而近代國家之真象畢露，即外標文明人道之美名，內懷侵略野蠻之實者，近代之國家也。然其根柢，則在一資本帝國主義之發縱有以致之。顧爲帝國主義所必要市場與投資之絕對二個條件，環顧今日世界，已多無存，是爲其外國之區域日益減少，而崩壞之機迫於目前。惟我中國，土地則廣袤數千萬方英里，人口則擁有四萬萬衆，對於貨物與資本之需要量，對

於原料品食料品之供給是大而無倫，恰爲資本帝國主義欲繼續其生存發達之最好的理想也。有此原因，必有結果。結果者何？外國之資本帝國主義國家，遂如萬馬奔騰之勢，以蹂躪於我國矣。於是爲解決其市場問題，而我有百個商埠之提供，爲解決其投資問題，而我有二十餘億元資本之吸收，而有數多利權之喪失，爲圖滑其市場與投資地之經營起見，而我有巨大交通權之讓與。我國一部之對外關史，略具於此矣。不但此也，從政治而言，他們在我國又有治外法權領事裁權利之設定，遂在我國儼成一支配階級，從經濟而言，他們向我獲有關稅之束縛權，與投資之優先權，在我國遂成一剩餘價值榨取之階級。他們這一種行動，實如大盜之入我室而搜我篋，綁我票，使我身家財產蕩然無存一樣，特我國民不自覺耳！同胞乎！今日國家之大病，實在於國民生活維艱，而生活維艱之所以，即在外國資本帝國主義之侵略與榨取。管子云：『倉廩實而知禮節』。孟氏云：『有恆產者，有恆心』。故欲解決中國之政治問題，根本上尤不可不使我國經濟開發。顧我國今日之經濟，從本書看來，已受資本帝國主義層層束縛，萬不能有發達之勢，換言之，卽我們欲使我國成爲萬人詛咒之資本主義國家，亦事實有不能也；遑論其他！然則欲救我中國，非從經濟改造不可，而欲改造我國經濟，實非抵抗帝國資本主義國家不可。以個人意見，今日中國，已成爲國際資本階級聯合對我之局，並常嗾使軍閥，以助長我之內亂，故

我除一方聯合世界無產階級弱小民族以抗此共同之敵他方內部實行革命使國家之公正得實現。外實無良法也，雖然，此豈易易事哉！須協我億衆之力出以必死奮鬬之精神！建設強有力之國家始獲有濟！然此非使我四萬萬人個個都根本覺悟不爲功，本書者，卽爲使我同胞人人皆悉帝國主義之侵略我之戾害，並促之起而奮鬬者也！

五卅潮感言

吾書脫稿之翌日，卽五卅潮起之時。嗚呼！本書實一深痛之紀念物矣。吾書研究最後之結果，卽斷定不平等條約爲我國致命傷，促我國人一致起而奮鬬改約。苟有阻我者，於必要時卽與之實行經濟絕交，亦在所不惜。五卅潮起，烈士殉身，而我國民覺悟矣。已舉國一致身臨戰線矣。卽以對英經濟絕交爲戰鬬之利器矣，嗚呼！國民國家之生存問題，將於爾等能否奮鬬卜之，既奮鬬矣將於爾等能否堅持卜之。嗚呼！奮鬬堅持！國之脈，民之命，皆在於爾也。

本章參考書（1）賈士毅著民國財政史（2）大山嘉藏著中國外債與列強（3）高柳松一郎著中國稅關制度論（4）馬場鍬太郎著中國經濟地理誌（5）西川喜一郎著中國經

濟綜覽（6）本村增太郎著中國之財政與金融（7）安東不二男著中國之財政（8）椿木義一著中國經濟事情（9）國際條約大全（10）中國年鑑（11）時事年鑑（12）東方通信社出華府會議大觀